

# LA GRANDE RUOTA

## DI ALLUMINIO



Maciré Camara, vedova e madre di cinque figli, è una contadina di Diakhobia, un villaggio nella regione di Boké in Guinea, nell'Africa occidentale. Passeggiando per la comunità di Camara, è difficile immaginare la connessione tra l'industria automobilistica globale e il suo villaggio rurale, dove la maggior parte dei veicoli sono taxi scassati usati per trasportare le persone nelle città vicine.

La Guinea è al centro di uno straordinario boom nell'estrazione della bauxite, il minerale utilizzato per produrre l'alluminio, un metallo leggero che è un componente chiave dei veicoli a basso consumo di carburante. La Guinea ha i più grandi giacimenti di bauxite del mondo e ha rapidamente

ampliato la produzione, aumentando la sua quota di mercato globale dal 4% nel 2014 al 22% nel 2020. La Guinea è ora il più grande esportatore di bauxite per le raffinerie in Cina, che produce la maggior parte dell'alluminio mondiale. La bauxite viene estratta anche in Australia, Brasile, India e molti altri paesi.

I produttori di automobili sono i principali consumatori industriali di alluminio, utilizzando il 18% di tutto l'alluminio consumato in tutto il mondo nel 2019, secondo l'International Aluminium Institute (IAI), un gruppo industriale. Mentre le aziende automobilistiche passano ai veicoli elettrici, l'IAI prevede che la domanda di alluminio del settore raddoppierà entro il 2050. L'alluminio è altamente riciclabile, ma più della metà dell'alluminio utilizzato dall'industria automobilistica è alluminio primario prodotto dalla bauxite.

L'industria dell'alluminio ritrae l'alluminio come un materiale chiave per la transizione verso un mondo più sostenibile, con l'European Aluminium Association, un gruppo industriale, che afferma in un video del 2018 che 'Il futuro della mobilità è elettrico... il futuro è l'alluminio'. Questa immagine, tuttavia, contrasta nettamente con l'esperienza di comunità, come quella di Camara, per le quali l'estrazione della bauxite ha avuto un impatto devastante sul loro modo di vivere.

Prima dell'arrivo delle miniere, la famiglia di Camara faceva affidamento sull'agricoltura per il cibo e il reddito, piantando riso e altre colture sulla terra fertile sulle rive del vicino fiume Rio Nunez. Poteva quasi permettersi cibo a sufficienza per i suoi figli, guadagnando fino a 1,5 milioni di franchi guineani (US \$ 152) a settimana durante una buona stagione del raccolto e portando a casa circa 10 milioni di franchi guineani all'anno (\$ 1.010).

Le cose sono cambiate nel 2016 quando un consorzio legato a La Société Minière de Boké (SMB), la più grande compagnia mineraria di bauxite della Guinea, ha iniziato a liberare centinaia di ettari di terreno intorno a Diakhabia per far posto a un porto industriale. Dal 2017, il porto spedisce ogni anno milioni di

tonnellate di bauxite alle raffinerie appartenenti alla Cina Hongqiao, il più grande produttore di alluminio al mondo. China Hongqiao e altre aziende che si riforniscono di bauxite dalla Guinea producono alluminio che alla fine viene trasformato in componenti utilizzati da alcune delle più grandi case automobilistiche del mondo.

La famiglia di Camara era tra le dozzine di famiglie di Diakhobia che hanno perso terra a causa del porto. Il consorzio minerario ha pagato a Camara un risarcimento di poco più di 4 milioni di franchi guineani (\$ 406) nel 2016, un pagamento *un tantum* che non poteva sostituire la terra da cui dipendeva la sua famiglia per il proprio sostentamento. Più di quattro anni dopo, e senza terra da coltivare, Camara è stata ulteriormente spinta nella povertà. "Sono riuscita a trovare solo mezzo ettaro di terra da coltivare e guadagno circa 3 milioni di franchi guineani (\$ 303) all'anno", ha detto nel dicembre 2020. "Prima mangiavamo tre pasti al giorno, ma ora a volte dobbiamo accontentarci di uno o due." SMB ha dichiarato a Human Rights Watch che i suoi progetti vengono controllati annualmente dal governo guineano per verificare il rispetto dei diritti umani e dell'ambiente e che paga un equo compenso per la terra che acquisisce.

La storia di Camara è solo un esempio del profondo impatto che la produzione di alluminio in tutto il mondo può avere sulle comunità rurali che vivono più vicine alle attività estrattive e di raffinazione.

Le miniere di bauxite, poiché interessano l'estrazione a livello superficiale o "a strisce", occupano una vasta area, spesso coprendo terreni che hanno un notevole valore ecologico e da cui le comunità locali dipendono per il loro sostentamento. In Australia, l'estrazione di bauxite avviene da decenni su terreni appartenenti a popolazioni indigene, molte delle quali stanno ancora lottando per un'adeguata restituzione.

L'estrazione della bauxite può anche contaminare fiumi e torrenti rimuovendo la vegetazione e facilitando l'erosione, riducendo la qualità e la quantità di acqua disponibile per le

comunità vicine. In Ghana, una coalizione di società civile e gruppi di cittadini locali afferma che una miniera di bauxite progettata nella foresta pluviale di Atewa minaccia di contaminare i fiumi che forniscono acqua potabile a milioni di persone.

Il processo di raffinazione della bauxite in allumina, un prodotto intermedio poi convertito in alluminio, ha anche notevoli potenziali impatti ambientali e sui diritti umani. La raffinazione dell'allumina produce grandi quantità di fango rosso, un materiale altamente caustico che, se non adeguatamente immagazzinato, può inquinare i corsi d'acqua e danneggiare le persone che ne entrano in contatto. Nello stato brasiliano del Pará, un'organizzazione non governativa che rappresenta oltre 11.000 persone, tra cui popolazioni indigene e afro-brasiliani, ha diverse denunce legali in corso contro Norsk Hydro, che gestisce una miniera di bauxite, una raffineria e una fonderia di alluminio, per la presunta contaminazione dei corsi d'acqua in il bacino amazzonico. Norsk Hydro ha dichiarato a Human Rights Watch che rispetta il diritto dei ricorrenti di intentare azioni legali e risponderà in base ai fatti e alle prove presentate in tribunale.

La produzione di alluminio genera anche quantità significative di emissioni di gas serra, con la maggior parte dell'elettricità utilizzata per convertire l'allumina in alluminio, un processo ad alta intensità energetica, attualmente generato dalle centrali elettriche a carbone. In Cina, che domina la produzione globale di alluminio, nel 2018 il 90% dell'alluminio è stato prodotto con l'elettricità proveniente dal carbone. La produzione di alluminio è responsabile di oltre un miliardo di tonnellate di CO2 equivalente all'anno, circa il 2% delle emissioni globali di gas serra.

Questo rapporto, una collaborazione tra Human Rights Watch e Inclusive Development International, sostiene che, data la dipendenza dall'alluminio dell'industria automobilistica globale, le case automobilistiche hanno la responsabilità, in base ai Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani,

di affrontare i diritti umani e impatti ambientali della produzione di alluminio.

Il rapporto inizia esponendo le conseguenze sui diritti umani dell'industria dell'alluminio, utilizzando esempi da tutto il mondo e un caso di studio approfondito dell'estrazione di bauxite in Guinea, basato su un'ampia ricerca sul campo e a distanza dal 2017 al 2020. Il rapporto discute poi gli attuali sforzi dell'industria automobilistica per procurarsi l'alluminio in modo responsabile, attingendo a incontri o corrispondenza con nove case automobilistiche: BMW (con sede in Germania), Daimler (Germania), Ford (Stati Uniti), General Motors (Stati Uniti), Groupe PSA (Francia, ora parte del gruppo Stellantis), Renault (Francia), Toyota (Giappone), Volkswagen (Germania) e Volvo (Svezia). Tre società, BYD (Cina), Hyundai (Corea del Sud) e Tesla (Stati Uniti), non hanno risposto alle richieste di informazioni.

L'approvvigionamento di alluminio è un punto cieco per l'industria automobilistica:

Molte delle principali case automobilistiche del mondo hanno politiche di due diligence sui diritti umani che le impegnano a identificare e mitigare le violazioni dei diritti umani nelle loro catene di approvvigionamento. Tuttavia, nonostante la crescente importanza dell'alluminio per l'industria automobilistica, l'impatto sui diritti umani della produzione di alluminio – e in particolare dell'estrazione di bauxite – rimane un punto cieco.

Sebbene la conoscenza delle aziende automobilistiche sulle catene di approvvigionamento dell'alluminio vari, nessuna delle nove aziende che hanno risposto a Human Rights Watch e Inclusive Development International, prima di essere contattata per questo rapporto, aveva mappato la propria catena di approvvigionamento dell'alluminio per comprendere i rischi per i diritti umani al suo interno. Le case automobilistiche hanno invece dato la priorità alla due diligence della catena di approvvigionamento per altri materiali fondamentali per i veicoli elettrici, come il cobalto necessario per le batterie elettriche, con diversi dirigenti dell'industria automobilistica che

sottolineano la necessità di coerenza tra la transizione verso veicoli ecologici e l'approvvigionamento responsabile.

Sebbene l'industria automobilistica nel suo complesso abbia compiuto sforzi limitati per procurarsi l'alluminio in modo responsabile, diverse case automobilistiche, Audi, BMW e Daimler, hanno cercato di promuovere l'approvvigionamento responsabile aderendo a uno schema di certificazione guidato dal settore, l'Aluminium Stewardship Initiative (ASI), che utilizza audit di terze parti per valutare miniere, raffinerie e fonderie rispetto a uno standard di prestazione che include i diritti umani e i fattori ambientali. Secondo l'ASI, l'11% delle miniere di bauxite e delle raffinerie di allumina operative e il 20% delle fonderie di alluminio sono attualmente certificate secondo il Performance Standard. Volkswagen, BMW e Daimler stanno incoraggiando i produttori di alluminio ad aderire ad ASI e ad espandere la quantità di alluminio certificato disponibile per l'acquisto.

Gli standard e il processo di audit dell'ASI, tuttavia, necessitano di un significativo rafforzamento. Gli standard sui diritti umani dell'ASI, attualmente in fase di revisione, devono fornire una maggiore protezione alle comunità che perdono terra a causa dell'estrazione mineraria, in particolare quelle con diritti fondiari consuetudinari. Più in generale, i requisiti in materia di diritti umani negli standard dell'ASI mancano di dettagli adeguati e non suddividono le questioni chiave in materia di diritti umani, come il reinsediamento delle comunità sfollate dall'attività mineraria, in criteri specifici rispetto ai quali possono essere valutate le politiche e le pratiche delle aziende. Il processo di ASI per verificare se le aziende soddisfano i suoi standard deve anche fornire maggiori garanzie per la partecipazione delle comunità al processo di audit e dovrebbe garantire che i rapporti di audit pubblicati indichino chiaramente se e come una struttura ha soddisfatto gli standard di ASI.

BMW e Daimler hanno affermato che l'ASI dovrebbe prendere in considerazione l'allineamento dei suoi standard e del processo di garanzia più strettamente con un altro schema di

certificazione mineraria, l'Iniziativa per l'assicurazione sull'attività mineraria responsabile (IRMA). Human Rights Watch è membro del consiglio di amministrazione di IRMA. L'IRMA ha standard più dettagliati sui diritti umani, una guida più chiara su come coinvolgere le comunità nei rapporti di audit e finora ha fornito maggiori dettagli nei suoi rapporti di audit pubblicati. Fiona Solomon, amministratore delegato (CEO) dell'ASI, ha affermato che come parte della sua revisione degli standard, l'ASI sta "migliorando le linee guida per i revisori sulla consultazione e la sensibilizzazione alle comunità colpite". Ha anche detto che IRMA e una serie di altri standard sono stati rivisti come parte della revisione degli standard.

Le case automobilistiche dovrebbero anche capire che l'approvvigionamento di alluminio certificato non soddisfa da solo la loro responsabilità di affrontare i rischi per i diritti umani nelle catene di approvvigionamento. Gli schemi di certificazione si basano su audit di terze parti che la ricerca ha dimostrato avere limitazioni significative, tra cui una consultazione inadeguata con le comunità interessate e la mancanza di competenze in materia di diritti umani tra i revisori. L'approvvigionamento di alluminio certificato dovrebbe essere solo una parte di un più ampio processo di due diligence che include la mappatura della catena di approvvigionamento e la divulgazione pubblica, l'analisi dei rischi, i meccanismi di reclamo e l'impegno diretto con miniere, raffinerie e fonderie implicate in violazioni dei diritti umani.

Alcune case automobilistiche, da quando sono state contattate da Human Rights Watch e Inclusive Development International, hanno iniziato a fare questi passi. Drive Sustainability, una coalizione di 11 aziende automobilistiche che include BMW, Daimler, Ford, Toyota, Volkswagen e Volvo, nel maggio 2021 ha avviato un progetto per valutare i rischi per i diritti umani inerenti alle catene di approvvigionamento dell'alluminio e quelli di altre nove materie prime, che ha affermato che potrebbe presagire un'azione collettiva da parte dell'industria automobilistica per innalzare gli standard nelle catene di approvvigionamento.

Anche altre società, tra cui Renault, hanno avviato un dialogo con i propri fornitori sui rischi per i diritti umani nell'industria dell'alluminio. Nel gennaio 2021, Drive Sustainability ha scritto anche a The Aluminium Association, un'associazione di decine di produttori di alluminio, per “esprimere preoccupazione per la situazione in Guinea”, per sollecitare informazioni sugli sforzi di due diligence sui diritti umani dei membri e per esprimere sostegno a una mediazione in corso tra una società mineraria guineana e 13 comunità colpite.

Nel novembre 2020, il BMW Group ha dichiarato che, se l'estrazione di bauxite nella foresta di Atewa in Ghana avesse violato gli impegni del governo per combattere i cambiamenti climatici e proteggere la biodiversità, BMW non avrebbe accettato l'alluminio proveniente dalla foresta nella sua catena di approvvigionamento.

Cosa dovrebbe fare l'industria automobilistica?

Questi passi positivi dovrebbero essere l'inizio di uno sforzo più ampio da parte delle case automobilistiche per affrontare gli impatti sui diritti umani della produzione di alluminio. Le case automobilistiche dovrebbero iniziare garantendo che i diritti umani e gli standard ambientali vincolanti siano integrati nei loro contratti di approvvigionamento e dovrebbero richiedere ai fornitori di integrare un linguaggio simile nei contratti lungo tutta la catena di approvvigionamento.

I produttori di automobili, tuttavia, non possono fare affidamento solo sui loro fornitori per far rispettare i diritti umani e gli standard ambientali. Tutti i produttori di automobili dovrebbero fare dell'alluminio una materia prima prioritaria per un approvvigionamento responsabile e dovrebbero mappare la propria catena di approvvigionamento dell'alluminio per identificare le miniere, le raffinerie e le fonderie da cui si riforniscono. Le case automobilistiche dovrebbero quindi divulgare queste informazioni per consentire alle comunità e alle ONG di condividere informazioni sui rischi per i diritti umani.



Dopo aver mappato le loro catene di approvvigionamento, le case automobilistiche dovrebbero valutare regolarmente qualsiasi impatto negativo sui diritti umani attraverso robusti audit di terze parti presso miniere, raffinerie o fonderie, nonché attraverso il dialogo con le ONG e i gruppi della società civile. Gli audit di terze parti dovrebbero essere progettati in consultazione con una varietà di parti interessate, compresa la società civile e le comunità colpite, e dovrebbero consentire alle popolazioni colpite di partecipare senza timore di ritorsioni. I produttori di automobili dovrebbero anche condurre visite alle miniere di bauxite, alle raffinerie di allumina e alle fonderie di alluminio e incontrare le comunità colpite in questi siti .

Le case automobilistiche dovrebbero quindi formulare un piano per mitigare e affrontare le violazioni dei diritti umani nelle loro catene di approvvigionamento dell'alluminio. Ciò dovrebbe includere l'impegno con miniere, raffinerie o fonderie implicate in violazioni dei diritti umani per richiedere loro di sviluppare piani d'azione correttivi a tempo determinato e fornire rimedi per le vittime. Laddove le strutture non intraprendano azioni correttive adeguate per un periodo di tempo ragionevole, i produttori di automobili dovrebbero rifiutare le parti in alluminio provenienti dalla struttura in questione e richiedere ai propri fornitori di interrompere i rapporti di approvvigionamento con la struttura.

Le case automobilistiche dovrebbero anche valutare se intraprendere un'azione collettiva, in collaborazione con i gruppi della società civile e altre parti interessate chiave, per affrontare i rischi per i diritti umani comuni all'estrazione di bauxite, alla raffinazione dell'allumina o alla produzione di alluminio in un determinato paese o regione. Ciò potrebbe includere, ad esempio, uno sforzo per verificare più società minerarie nella regione per confrontare le pratiche e identificare aree comuni per il miglioramento.

Infine, le case automobilistiche dovrebbero sviluppare meccanismi di reclamo attraverso i quali le comunità possono presentare denunce di violazioni dei diritti umani da parte delle miniere di bauxite o dei produttori di alluminio nelle loro catene

di approvvigionamento. I produttori di automobili dovrebbero inoltre sostenere lo sviluppo di leggi che impongano a tutti gli attori aziendali di condurre una solida due diligence sui diritti umani, creando condizioni di parità in tutto il settore e aumentando l'incentivo dei loro fornitori a rispettare i diritti umani.

La storia di Camara e della sua comunità in Guinea è ancora in corso. Il consorzio SMB che gestisce il porto vicino al suo villaggio ha il diritto di estrarre nell'area almeno fino al 2031, e c'è abbastanza bauxite per continuare l'estrazione nella regione di Boké ben oltre. L'esperienza di Camara con l'estrazione mineraria finora riflette l'enorme squilibrio di potere tra le comunità colpite dall'estrazione di bauxite e le compagnie minerarie multinazionali. Prestando il loro peso agli sforzi per innalzare gli standard dei diritti umani nell'industria dell'alluminio, le case automobilistiche possono contribuire a fornire un futuro più promettente per la comunità di Camara e altri simili.

Questo rapporto congiunto di Human Rights Watch e Inclusive Development International sostiene il rafforzamento degli sforzi dell'industria automobilistica globale per affrontare l'impatto sui diritti umani della produzione di alluminio, in particolare l'estrazione e la raffinazione della bauxite, il minerale necessario per produrre alluminio. L'alluminio è un materiale chiave per il passaggio a veicoli più leggeri e più rispettosi dell'ambiente, in particolare le auto elettriche.

La descrizione di questo rapporto dell'impatto sui diritti umani della produzione di alluminio si basa su ricerche documentali sugli impatti dell'industria in tutto il mondo, inclusa una revisione del materiale pubblicato da gruppi industriali, ONG e giornalisti. Il rapporto utilizza quindi un caso di studio dettagliato dell'estrazione di bauxite in Guinea, che ha i più grandi giacimenti del mondo ed è il secondo produttore, per illustrare l'impatto del settore sui diritti umani. Il capitolo sulla Guinea si concentra in particolare su due società minerarie, La Société Minière de Boké (SMB) e La Compagnie

des Bauxite de Guinée (CBG), che insieme hanno costituito oltre il 70% delle esportazioni di bauxite della Guinea nel 2019 e quasi il 60% in 2020.

I risultati sulla Guinea si basano su un'ampia ricerca di Human Rights Watch e Inclusive Development International. Human Rights Watch ha condotto più di sei settimane di ricerca sul campo nelle aree colpite dall'estrazione mineraria in Guinea tra il 2017 e il 2019 e ha pubblicato un rapporto di 145 pagine nel 2018. Durante il 2020 e nel corso della pandemia di Covid-19, Human Rights Watch ha condotto 18 interviste telefoniche con membri della comunità nelle aree colpite dalle miniere e con rappresentanti di ONG, dirigenti minerari e giornalisti attivi nel settore minerario della Guinea. Le scoperte di Human Rights Watch sul settore minerario della Guinea sono anche informate da analisi di immagini satellitari, revisione di valutazioni di impatto ambientale e sociale e audit governativi e aziendali, nonché corrispondenza e interviste con funzionari governativi e dirigenti aziendali.

Inclusive Development International ha anche condotto ricerche approfondite e attività di advocacy in Guinea. Nel febbraio 2019, Inclusive Development International, insieme alle ONG guineane, ha presentato una denuncia per conto di 13 villaggi colpiti dalle operazioni di CBG contro l'International Finance Corporation (IFC), un organismo della Banca mondiale, per aver prestato alla società 200 milioni di dollari per espandere le sue attività minerarie operazioni. CBG e le comunità sono ora impegnate in un processo di mediazione facilitato dall'Ombudsman del consulente per la conformità dell'IFC per cercare di risolvere le lamentele delle comunità. Inclusive Development International e due ONG guineane stanno accompagnando i rappresentanti della comunità nel processo di mediazione.

Prima di presentare questa denuncia e successivamente, le ONG Inclusive Development International e della Guinea hanno condotto un'ampia indagine per documentare l'impatto delle operazioni minerarie di CBG sulle comunità locali. Ciò includeva interviste di persona, discussioni di gruppo,

mappatura partecipativa delle risorse con 17 villaggi colpiti da CBG e un'analisi delle immagini satellitari dal 1973 al 2019.

Nonostante la pandemia di Covid-19, Inclusive Development International è rimasta in stretto e frequente contatto con le 13 comunità coinvolte nella denuncia contro il CBG, parlando regolarmente con i rappresentanti della comunità e conducendo ricerche sul campo per riflettere i recenti impatti delle attività di espansione della miniera nel 2020.

Human Rights Watch ha scritto a SMB e CBG nel maggio 2021 informandole della pubblicazione di questo rapporto e chiedendo informazioni aggiornate sui loro diritti umani, pratiche ambientali e sociali. Human Rights Watch ha anche avuto un incontro virtuale con CBG nel giugno 2021. SMB e CBG hanno risposto con lettere nel giugno 2021 e successivamente Human Rights Watch ha scritto nuovamente a SMB e CBG chiedendo informazioni supplementari, compresi commenti sulla mappatura della catena di approvvigionamento. Al momento in cui scriviamo, Human Rights Watch non ha ricevuto un'ulteriore risposta.

Nel maggio 2021, Human Rights Watch ha scritto al Ministero delle Miniere e della Geologia della Guinea chiedendo risposte alle domande sulla supervisione del governo sul settore minerario della bauxite della Guinea. Il ministero ha risposto nel giugno 2021. Copie di tutte le lettere di CBG, SMB e governo guineano sono disponibili sul sito web di Human Rights Watch.

La ricerca di questo rapporto sull'approvvigionamento di alluminio delle aziende automobilistiche includeva la mappatura della catena di approvvigionamento e la ricerca sugli sforzi dell'industria automobilistica per integrare le due diligence sui diritti umani nelle loro pratiche di approvvigionamento.

Per dimostrare le connessioni tra l'estrazione di bauxite, la produzione di alluminio e l'industria automobilistica globale, Inclusive Development International ha condotto un'indagine dettagliata per esaminare la catena di approvvigionamento che

collega la bauxite prodotta in Guinea, il caso di studio principale di questo rapporto e le parti in alluminio utilizzate da case automobilistiche globali. L'indagine, condotta dal 2017 al 2019, ha utilizzato fonti pubblicamente disponibili come informazioni finanziarie dell'azienda, dati di import-export, registri di spedizione e resoconti dei media.

Tra maggio e ottobre 2020, Human Rights Watch e Inclusive Development International hanno condotto una revisione documentale dell'attuale due diligence sui diritti umani delle aziende automobilistiche e degli sforzi di approvvigionamento responsabile, esaminando i materiali pubblicati dalle aziende automobilistiche che descrivono le loro pratiche di approvvigionamento e sostenibilità e i rapporti scritti da ONG e industria gruppi. Abbiamo quindi scritto a 12 case automobilistiche per chiedere loro quali misure adottano per procurarsi l'alluminio in modo responsabile. Abbiamo identificato le case automobilistiche in base a fattori che includevano la loro quota complessiva delle vendite globali di auto; la loro quota di vendite globali di veicoli elettrici; e un desiderio di diversità geografica nelle aziende che abbiamo preso di mira.

Human Rights Watch e Inclusive Development International hanno infine incontrato i rappresentanti di sette delle 12 società contattate prima della pubblicazione di questo rapporto: BMW (con sede in Germania), Daimler (Germania), Ford (Stati Uniti), General Motors (Stati Uniti), Groupe PSA (Francia, ora parte del gruppo Stellantis), Renault (Francia) e Volkswagen (Germania). Toyota (Giappone) e Volvo (Svezia) hanno risposto per iscritto alla nostra lettera. Non abbiamo ricevuto risposta da BYD (Cina), Hyundai (Corea del Sud) o Tesla (Stati Uniti).

Nell'ambito della ricerca, abbiamo anche parlato con diversi gruppi dell'industria automobilistica e dell'alluminio, tra cui Drive Sustainability, una coalizione di 11 case automobilistiche che include BMW, Daimler, Ford, Toyota, Volkswagen e Volvo; l'International Aluminium Association, un gruppo dell'industria dell'alluminio; e l'Aluminium Stewardship

Initiative (ASI), lo schema di certificazione leader nel settore dell'alluminio. Abbiamo scritto all'ASI nell'aprile 2021 per fornire commenti sulle revisioni proposte ai loro standard. Nel giugno 2021 abbiamo anche condiviso con l'ASI i risultati preliminari di questo rapporto. L'ASI ha fornito commenti durante le riunioni di giugno 2021 e ha fornito anche una risposta scritta.

L'alluminio è un metallo leggero ma resistente prodotto dalla bauxite, un minerale rosso. I depositi di bauxite si trovano in Guinea, che ha i più grandi giacimenti del mondo, in Australia, attualmente il più grande produttore, e in altri paesi tra cui Brasile, Cina, India, Giamaica e Vietnam. L'alluminio primario viene prodotto attraverso un processo di raffinazione in cui la bauxite viene convertita in un prodotto intermedio, l'allumina, e quindi fusa in alluminio. Come regola generale, sono necessarie quattro tonnellate di bauxite essiccata per produrre due tonnellate di allumina, che a sua volta produce una tonnellata di alluminio. Alcuni, ma non tutti, i produttori di alluminio sono "integrati verticalmente", il che significa che gestiscono o sono proprietari delle proprie miniere, raffinerie e fonderie di alluminio.

L'industria automobilistica è uno dei principali utilizzatori industriali di alluminio, consumando il 18% di tutto l'alluminio consumato in tutto il mondo nel 2019. Sebbene l'utilizzo dell'alluminio vari in base al marchio automobilistico, i produttori attualmente utilizzano l'alluminio in parti come motori, telai, telai, pannelli della carrozzeria, ruote e molti altri componenti più piccoli.

L'utilizzo dell'alluminio nell'industria automobilistica è aumentato drasticamente poiché le case automobilistiche hanno cercato di rendere più leggere le auto alimentate a gas e diesel per aumentare l'efficienza del carburante e ridurre le emissioni. Uno studio ha stimato che il contenuto medio di alluminio nelle auto in Nord America è cresciuto da 84 libbre (38 chilogrammi) per veicolo nel 1975 a 340 libbre (154 chilogrammi) nel 2010 e una stima di 466 libbre (211 chilogrammi) – o 13 per cento del peso totale di un veicolo - nel 2020.

L'utilizzo dell'alluminio nelle automobili ora si espanderà ulteriormente mentre l'industria automobilistica corre per sviluppare veicoli elettrici e ibridi in grado di ridurre le emissioni di gas serra e contribuire alla lotta contro il cambiamento climatico. Deloitte, una società di consulenza, ha previsto che le vendite globali di veicoli elettrici aumenteranno da 2 milioni nel 2018 a 12 milioni nel 2025 e 21 milioni nel 2030.

La leggerezza dell'alluminio lo rende un componente chiave delle auto elettriche, con un peso ridotto che aumenta la distanza che le auto elettriche possono percorrere prima di essere ricaricate. L'alluminio può essere utilizzato anche come componente e per gli involucri che circondano le batterie elettriche. European Aluminium, un gruppo industriale, ha dichiarato in un video del 2018 che "Il futuro della mobilità è elettrico... e il metallo che consente questo futuro elettrico verde è l'alluminio". L'International Aluminium Institute (IAI), un gruppo industriale dell'alluminio, stima che la domanda di alluminio dell'industria automobilistica raddoppierà entro il 2050, da quasi 17 milioni di tonnellate nel 2019 a quasi 35 milioni di tonnellate.

L'alluminio è altamente riciclabile e la produzione di alluminio riciclato - noto come alluminio "secondario" - è più efficiente dal punto di vista energetico e si traduce in meno materiale di scarto rispetto alla produzione di alluminio "primario" dalla bauxite. L'alluminio primario, tuttavia, rappresenta la maggior parte dell'alluminio prodotto in tutto il mondo, rappresentando il 66 percento dell'alluminio nel 2019 rispetto al 34 percento di materiale riciclato. L'IAI stima che il 42 percento dell'alluminio utilizzato dall'industria automobilistica sia riciclato e il 58 percento provenga da alluminio primario. L'IAI ha previsto che anche entro il 2050 l'alluminio primario costituirà ancora il 50% dell'alluminio prodotto a livello globale e circa il 45% dell'alluminio utilizzato dall'industria automobilistica.

L'estrazione di bauxite, poiché avviene a livello superficiale, richiede l'accesso a vasti tratti di terra, spesso costringendo al

reinsediamento di case o villaggi, riducendo l'accesso a fattorie e pascoli e minacciando l'accesso delle comunità all'alloggio, al cibo e al diritto a un tenore di vita adeguato.

L'estrazione di bauxite in Australia si è verificata per decenni su terreni appartenenti a popoli indigeni, che sono stati storicamente sfollati con la forza o espropriati delle loro terre ancestrali. Sebbene l'Australia, a partire dalla metà degli anni '70, abbia rafforzato la protezione per i diritti fondiari degli aborigeni e degli abitanti delle isole dello Stretto di Torres, molti stanno ancora lottando per la restituzione dei precedenti sequestri di terra, il risarcimento per i danni causati alle loro terre e per il loro diritto esercitare il controllo e beneficiare appieno dell'estrazione di risorse naturali sulla loro terra.

In Guinea, come discusso più dettagliatamente di seguito, si sta verificando un boom dell'estrazione di bauxite nelle aree occupate da comunità che hanno diritti fondiari consuetudinari ancestrali. Uno studio commissionato dal Ministero delle Miniere della Guinea ha stimato nel 2019 che nei prossimi 20 anni l'estrazione di bauxite eliminerà 858 chilometri quadrati di terreni agricoli e oltre 4.700 chilometri quadrati di habitat naturale, un'area sei volte più grande di New York City. Le famiglie guineane, che spesso dipendono da un'agricoltura di sussistenza, spesso non ricevono terre sostitutive o un adeguato risarcimento dalle compagnie minerarie, il che significa che la perdita di terra le priva della loro base economica e rischia di farle sprofondare ulteriormente nella povertà.

Se non gestita in modo appropriato, l'estrazione della bauxite può produrre impatti significativi sull'idrologia del paesaggio circostante, minacciando l'accesso all'acqua. L'estrazione di superficie può aumentare l'erosione del suolo, inviando sedimenti nei fiumi e torrenti vicini, bloccandone o ostruendo gradualmente il flusso e riducendo la qualità dell'acqua per gli organismi acquatici. I sedimenti possono anche portare con sé alluminio, composti di ferro e metalli pesanti naturali che possono essere pericolosi ad alte concentrazioni, riducendo l'accesso all'acqua pulita per le comunità.



In Malesia, le immagini di fiumi e aree costiere inquinate da sedimenti rossi sono state un fattore chiave nella decisione del governo di vietare l'estrazione di bauxite per motivi ambientali nel gennaio 2016. Il governo ha posto fine al divieto nel marzo 2019.

In Ghana, una coalizione di società civile e gruppi di cittadini locali ha intentato una causa contro una prevista miniera di bauxite nella riserva forestale di Atewa Range, una foresta pluviale ricca di biodiversità. I gruppi sostengono che l'estrazione di bauxite, eliminando vaste aree di foresta, minaccerebbe l'accesso al cibo e ai mezzi di sussistenza delle comunità locali e influenzerebbe la qualità e la quantità dell'acqua in tre fiumi che forniscono acqua potabile a milioni di persone.

In Guinea, le comunità hanno riferito a Human Rights Watch e Inclusive Development International che i sedimenti delle miniere di bauxite e delle strade minerarie hanno ridotto la quantità e la qualità dell'acqua nei fiumi, torrenti e pozzi locali su cui fanno affidamento per lavarsi, cucinare e bere.

Nei paesi che raffinano la bauxite in allumina prima dell'esportazione, le raffinerie sono spesso situate vicino alle miniere di bauxite per consentire un trasporto efficiente della bauxite alla raffineria. Le raffinerie di allumina portano con sé impatti ambientali e sui diritti umani aggiuntivi e potenzialmente molto significativi. Il processo di raffinazione, ad esempio, produce quantità molto elevate di un sottoprodotto caustico, noto come "fango rosso", con da 1 a 1,5 tonnellate di fango rosso prodotte per ogni tonnellata di allumina. Il fango rosso è altamente alcalino e contiene composti, tra cui ferro e ossidi metallici, che possono essere dannosi per gli ecosistemi locali. [36] Se non immagazzinato in modo sicuro può contaminare i corsi d'acqua circostanti e causare danni alle persone che entrano in contatto con esso.

Il fallimento di una diga utilizzata per immagazzinare fango rosso in Ungheria nell'ottobre 2010 ha allagato più di 250 case, uccidendo almeno 10 persone e ferendone 150, alcune delle

quali sono state bruciate dal fango caustico attraverso i loro vestiti, secondo i resoconti dei media. Nello Stato brasiliano del Pará, un'organizzazione non governativa che rappresenta più di 11.000 persone, tra cui popolazioni indigene e afro-brasiliani, ha diverse denunce legali in corso contro Norsk Hydro, che gestisce una miniera di bauxite, una raffineria e una fonderia di alluminio, per la presunta contaminazione dei corsi d'acqua nel bacino amazzonico. Norsk Hydro ha dichiarato a Human Rights Watch che rispetta il diritto dei ricorrenti di intentare azioni legali e risponderà "in base ai fatti e alle prove come richiesto dinanzi al tribunale".

La produzione di alluminio primario, e in particolare la fusione dell'allumina in alluminio mediante elettrolisi, richiede un'elevata intensità energetica. Ogni anno, la produzione di alluminio è responsabile di circa un miliardo di tonnellate di CO2 equivalente o circa il due percento delle emissioni globali di gas serra. La produzione di alluminio riciclato o secondario richiede circa un decimo dell'energia della produzione di alluminio primario.

L'elevata impronta di carbonio dell'industria dell'alluminio è in gran parte dovuta alla dipendenza dell'industria dall'energia dal carbone. A livello globale, il 71 percento dell'elettricità generata per l'alluminio proviene da combustibili fossili, oltre il 60 percento da centrali elettriche a carbone. Le fonderie di alluminio cinesi, che producono più della metà dell'alluminio primario mondiale, dipendono particolarmente dal carbone, con il 90% dell'alluminio cinese prodotto con elettricità da centrali elettriche a carbone nel 2018. Molti dei principali produttori di alluminio cinesi hanno costruito e gestisce le proprie centrali elettriche a carbone, al di fuori della rete elettrica cinese, con circa il 75% dell'energia utilizzata per l'industria cinese dell'alluminio autoprodotta.

La Guinea è un piccolo paese ricco di risorse dell'Africa occidentale, con una popolazione di circa 13,1 milioni di persone. La Guinea possiede le più grandi riserve mondiali di bauxite – il minerale necessario per produrre alluminio – con più di un terzo dei giacimenti conosciuti della Terra. [48] La

Guinea ha anche grandi giacimenti di minerale di ferro, oro e diamanti.

L'estrazione mineraria è stata a lungo un importante contributo all'economia guineana, con un rapporto della Banca Mondiale nell'agosto 2020 che afferma che l'estrazione mineraria rappresenta il 15 per cento del prodotto interno lordo della Guinea e dal 20 al 25 per cento delle entrate del governo. Ma nonostante la sua abbondante ricchezza mineraria, la Guinea rimane uno dei paesi più poveri del mondo, classificandosi 174 su 189 stati nell'indice di sviluppo umano 2019.

Il settore della bauxite della Guinea è cresciuto rapidamente dal 2015, con investimenti stranieri nell'estrazione di bauxite nella regione di Boké per un totale di \$ 5 miliardi dal 2015, secondo la Banca Mondiale. La domanda di bauxite guineana nei mercati globali è aumentata notevolmente poiché altri paesi, in particolare l'Indonesia nel 2014 e la Malesia nel 2016, hanno vietato le esportazioni di bauxite. La Guinea è ora sulla buona strada per diventare il più grande produttore mondiale di bauxite, aumentando la propria quota di mercato globale dal 4% (17 milioni di tonnellate) nel 2014 al 22% (82 milioni di tonnellate) nel 2020. La Guinea è già la più grande esportatore di bauxite alle raffinerie in Cina, che nel 2020, nonostante l'estrazione mineraria, solo il 16% della bauxite globale ha prodotto oltre il 56% dell'alluminio primario. La quota della Guinea del mercato globale della bauxite è destinata a crescere ulteriormente nei prossimi anni, con il governo guineano che mira a produrre almeno 100 milioni di tonnellate all'anno.

La Société Minière de Boké (SMB) e La Compagnie des Bauxite de Guinée (CBG), le due società esaminate in questo rapporto, rappresentavano oltre il 70% delle esportazioni di bauxite della Guinea nel 2019 e quasi il 60% nel 2020. SMB è un consorzio che riunisce il più grande produttore mondiale di alluminio, China Hongqiao Group, che gestisce le proprie raffinerie di allumina e fonderie di alluminio in Cina, nonché una compagnia di spedizioni di Singapore, Winning International Group, e una società di logistica della Guinea,

United Mining Services International. CBG è una joint venture in comproprietà tra il governo guineano e le multinazionali minerarie Rio Tinto, Alcoa e Dadco.

L'espansione dell'estrazione di bauxite in Guinea significa che sta svolgendo un ruolo sempre più significativo nelle catene di approvvigionamento globali dell'alluminio. Oltre alla Cina, la bauxite della Guinea viene spedita anche alle raffinerie in Canada, Francia, Germania, Irlanda, Russia, Spagna ed Emirati Arabi Uniti. La stessa Guinea ha raffinato meno di 1 milione di tonnellate degli 82 milioni di tonnellate di bauxite prodotta nel 2020, sebbene il governo della Guinea miri ad espandere la capacità di raffinazione del paese nei prossimi anni.

Per esplorare in dettaglio le connessioni tra l'industria mineraria della Guinea e l'industria automobilistica globale, Inclusive Development International ha tracciato come la bauxite prodotta da CBG e SMB attraversa le catene di approvvigionamento globali. CBG e SMB hanno permessi minerari validi almeno fino al 2040 e al 2031, rispettivamente, il che significa che, come altre società minerarie di bauxite in Guinea, probabilmente contribuiranno alla fornitura globale per molti anni.

L'indagine sulla catena di approvvigionamento di Inclusive Development International, che è stata intrapresa dal 2017 al 2019, ha utilizzato dati open source come documenti aziendali, dati di import-export, registri di spedizione e altri rapporti pubblici per tracciare la bauxite dalla Guinea alle catene di approvvigionamento delle aziende di alluminio che operano globalmente.

Nel caso di CBG, l'indagine ha rilevato che la maggior parte della bauxite dell'azienda viene spedita alle raffinerie di allumina e alle fonderie di alluminio in Nord America ed Europa che appartengono ai comproprietari di CBG, Rio Tinto, Alcoa e Dadco. L'alluminio viene quindi convertito in prodotti di alluminio semi industriali utilizzati dai produttori industriali, compresi i fornitori di molti dei principali marchi automobilistici del mondo. Il grafico seguente illustra le

caratteristiche chiave della catena di approvvigionamento di CBG in base alla mappatura della catena di approvvigionamento dal 2017 al 2019.

La bauxite di SMB prende una strada diversa. La bauxite viene spedita in Cina e acquistata, raffinata e fusa da strutture di proprietà del China Hongqiao Group, membro del consorzio SMB. Le raffinerie e le fonderie della Cina Hongqiao, che producono la più grande quantità di alluminio primario al mondo, ottengono la maggior parte della loro bauxite dalle miniere della Guinea SMB.

L'alluminio prodotto dalla Cina Hongqiao è utilizzato dai produttori industriali cinesi che forniscono componenti a molte delle più grandi case automobilistiche del mondo.

La regione di Boké, nella Guinea nordoccidentale, è stata al centro della recente crescita del settore della bauxite. I dati del governo stimano la popolazione della regione a 1,3 milioni di persone nel 2020. Come altre parti della Guinea, la regione ha alti livelli di povertà, con un censimento del 2014 che ha rilevato che il 73% della sua popolazione e l'86% nelle aree rurali vivono in povertà, che il censimento ha definito secondo una serie di criteri che valutano il tenore di vita di una persona e l'accesso alla salute e all'istruzione.

Boké è fortemente dipendente dall'agricoltura, con dati governativi che affermano che, dal 2014 al 2015, più di 890.000 persone nella regione, ovvero circa l'80% della popolazione, hanno fatto affidamento sull'agricoltura per il proprio sostentamento. La maggior parte degli agricoltori vive in villaggi rurali circondati da terreni coltivati dalle loro famiglie o comunità da generazioni. Molti villaggi rurali si riforniscono anche di acqua da pozzi o fonti d'acqua naturali, anche se spesso faticano a trovare acqua potabile pulita e affidabile.

L'espansione dell'estrazione di bauxite nella regione di Boké ha notevoli potenziali benefici economici, con un rapporto della Banca mondiale dell'ottobre 2020 sull'economia della Guinea che afferma che "la crescita del settore minerario può

potenzialmente fungere da catalizzatore critico per lo sviluppo economico locale". Il ministero minerario della Guinea, in una lettera del giugno 2021 a Human Rights Watch, ha affermato che l'attività mineraria riduce la povertà nelle aree minerarie e ha osservato che le società minerarie sono tenute a destinare una parte delle loro entrate allo sviluppo delle comunità locali.

Nelle comunità rurali di Boké dove Human Rights Watch e Inclusive Development International hanno condotto ricerche, tuttavia, i residenti hanno spesso descritto un'esperienza diversa. Le famiglie descrivono come l'estrazione mineraria stia distruggendo la terra su cui hanno fatto affidamento per generazioni e danneggiando l'ambiente naturale da cui dipendono per il loro cibo e mezzi di sussistenza. Il rapporto dell'ottobre 2020 della Banca Mondiale affermava che "ci sono tensioni tra le comunità locali nella regione di Boké, che spesso non hanno accesso ai servizi di base (acqua, elettricità) e non percepiscono sufficienti benefici locali dall'espansione dell'industria mineraria". Una precedente valutazione del 2017 della Banca aveva concluso che "è urgente mitigare gli impatti ambientali negativi dell'industria [mineraria], migliorare drasticamente il suo contributo al benessere socioeconomico e che il paese investa in attività economiche più sostenibili, diversificate e inclusive".

La terra rurale in Guinea è tipicamente organizzata secondo sistemi e leggi consueti (cioè tradizionali). Una politica fondiaria del governo del 2001 richiedeva la formalizzazione dei diritti consuetudinari alla terra, ma non è stata adeguatamente attuata, lasciando la maggior parte dei terreni rurali non registrati e vulnerabili al trasferimento da parte dello stato o all'acquisizione da parte di imprese private. Gli standard internazionali sui diritti umani proteggono gli individui e le comunità, compresi quelli con proprietà terriera consueta, dagli sgomberi forzati e dall'interferenza arbitraria con i loro diritti alla proprietà e alla terra. Le acquisizioni di terreni per l'estrazione mineraria, permanenti o temporanee, dovrebbero avvenire solo attraverso processi legalmente autorizzati per l'acquisizione involontaria di terreni o alle condizioni concordate dai proprietari terrieri abituali. Gli individui e le comunità dovrebbero in ogni caso

ricevere il pagamento di un equo compenso, la fornitura di terreni sostitutivi equivalenti e il sostegno per il ripristino dei mezzi di sussistenza.

In Guinea, tuttavia, le compagnie minerarie hanno approfittato della mancanza di registrazione legale dei diritti sulla terra rurale – e delle sfide che i guineani affrontano nel rivendicare i propri diritti legali nei tribunali – per determinare arbitrariamente se e come risarcire le famiglie per la loro terra. Il ministero minerario guineano, in una lettera del giugno 2021 a Human Rights Watch, ha affermato che si verificano acquisizioni di terreni da parte di società minerarie, “a seguito di un accordo negoziato tra il proprietario terriero e la società mineraria con l'assistenza di funzionari governativi e autorità locali secondo migliori pratiche internazionali”. In realtà, tuttavia, le decine di interviste che Human Rights Watch e Inclusive Development International hanno condotto in tutta la regione di Boké suggeriscono che le comunità hanno poca influenza sull'importo e sul tipo di risarcimento che ricevono – che sono determinati dalla società mineraria in questione e approvato dal governo – e non hanno altra scelta che accettare il pagamento offerto. Le comunità spesso non ricevono un'adeguata sostituzione della terra o un compenso per la terra né un sostegno adeguato per ottenere mezzi di sussistenza alternativi.

Le pratiche di CBG e SMB illustrano l'approccio che le aziende adottano nei confronti dei diritti fondiari delle comunità. Da quando ha iniziato ad esportare bauxite nel 1973, CBG ha progressivamente scavato ed estratto ampi tratti di terreno agricolo che circondano la città di Sangaredi, dove sono concentrate le sue attività estrattive. Nel 2019, una mappatura partecipativa dell'uso del suolo condotta dalle comunità locali, dalle ONG guineane e da Inclusive Development International, supportata da analisi di immagini satellitari, ha rilevato che 17 villaggi avevano perso almeno 80 chilometri quadrati di terreni agricoli e pascoli a causa del CBG dagli anni '80. Una questione centrale nella denuncia delle comunità al meccanismo di responsabilità dell'IFC riguarda l'incapacità di CBG di fornire restituzione sotto forma di terra sostitutiva equivalente e

assistenza per ripristinare i mezzi di sussistenza che sono stati distrutti a causa della perdita di terra.

Da quando ha iniziato le sue operazioni nella regione di Sangaredi, CBG ha sistematicamente ridotto al minimo e negato i diritti fondiari consueti delle comunità locali che vivevano lì, in un sistema di possesso organizzato, molto prima dell'arrivo di CBG. In tal modo, la CBG, come altre società minerarie in Guinea, ha trattato i terreni rurali come proprietà dello Stato e ha ignorato o negato i consueti diritti fondiari degli agricoltori rurali. Adottando questa interpretazione della legge, CBG ha acquisito terreni senza il libero, preventivo e informato consenso dei proprietari terrieri consueti, senza seguire un processo di espropriazione pubblica, come previsto dalla legislazione nazionale, e senza il pagamento di un equo compenso.

CBG ha dichiarato in una lettera del maggio 2021 a Human Rights Watch che stava lavorando per aggiornare la sua politica per il reinsediamento o lo spostamento delle comunità dalla terra e avrebbe reso pubblico il documento rivisto nel terzo trimestre del 2021. CBG ha affermato che il quadro rivisto, che ha affermato essere stato formulato con l'assistenza dei rappresentanti della comunità, "riconosce i diritti fondiari consueti e impegna il CBG ad aiutare le comunità a sviluppare mezzi di sussistenza alternativi e ad accedere a nuove terre ove possibile". CBG ha anche affermato di aver avviato programmi per sostenere il ripristino dei mezzi di sussistenza colpiti dall'attività mineraria ed è "impegnata a preparare piani di ripristino dei mezzi di sussistenza in tutte le comunità stabilite colpite dall'estensione delle operazioni minerarie di CBG".

L'approccio di SMB alle acquisizioni di terreni è diverso dal CBG ma è anche problematico. Da quando ha iniziato a operare nel 2015, il consorzio ha effettuato pagamenti finanziari una tantum agli agricoltori per i loro terreni, aiutando l'azienda ad acquisire rapidamente terreni e ad espandersi rapidamente. Questo approccio, tuttavia, ha spesso lasciato gli agricoltori, non abituati a gestire o investire denaro, senza le risorse, il sostegno o la formazione necessari per trovare nuove terre o



fonti di reddito. I diritti umani internazionali e gli standard IFC chiariscono che la compensazione finanziaria da sola non può sostituire i benefici duraturi che le comunità agricole traggono dalla terra. La stessa SMB ha affermato nel 2018 che:

Il denaro [pagato a individui o comunità] rappresenta una quantità molto grande di denaro che può improvvisamente destabilizzare il bilancio di alcune famiglie e villaggi. L'esperienza ci ha insegnato che le persone che ricevono queste somme possono spenderle in un modo che alcuni considerano irragionevole (mancanza di visione di bilancio a medio e lungo termine; mancanza di investimenti in potenziali attività generatrici di entrate).

SMB ha, dal 2018, nuovi terreni agricoli paesaggistici in alcune delle comunità in cui opera, ma un leader della comunità ha affermato nel novembre 2020 che la quantità di terreno sostitutivo è molto al di sotto di ciò di cui la comunità ha bisogno. "L'azienda [SMB] ha abbellito solo un ettaro di terra, dove possono lavorare 50 persone", ha affermato un leader della comunità del villaggio di Dapilon nel dicembre 2020. "È solo una frazione del numero di persone che hanno perso terra in questa zona". Le immagini satellitari mostrano che le famiglie di Dapilon, che condivide il nome di uno dei porti di SMB, e dei villaggi circostanti, hanno perso almeno 200 ettari (2 chilometri quadrati) a favore del consorzio SMB dal 2016.

Human Rights Watch ha chiesto a SMB in una lettera del maggio 2021 i dettagli del terreno sostitutivo che ha fornito alle comunità colpite dalle sue operazioni, incluso in particolare a Dapilon. SMB, in una risposta del giugno 2021, non ha fornito alcuna informazione sugli importi dei terreni sostitutivi forniti, ma ha affermato che le sue acquisizioni di terreni sono condotte in conformità con la legge guineana e gli standard internazionali e che le comunità locali hanno ricevuto un equo compenso.

Il ministero delle Miniere della Guinea ha dichiarato a Human Rights Watch nel giugno 2021 che sta adottando misure per rafforzare il quadro giuridico che disciplina i diritti fondiari nel settore minerario. Il governo sta redigendo un documento di

riferimento su come le istituzioni pubbliche e private affrontano le acquisizioni di terreni che fornirà indicazioni "sulla gestione degli impatti di compensazione e reinstallazione in linea con la legislazione nazionale e le migliori pratiche internazionali".

Anche l'estrazione di bauxite nella regione di Boké sta avendo un impatto dannoso sull'ambiente locale di molte comunità, in particolare sul loro accesso all'acqua. L'esercizio di mappatura partecipativa del 2019 condotto da Inclusive Development International con le comunità locali ha concluso che le operazioni di CBG hanno inquinato o distrutto 91 fonti d'acqua, che servono 17 villaggi, a causa del deflusso di sedimenti e dello sviluppo delle infrastrutture minerarie. CBG ha dichiarato in una lettera del maggio 2021 a Human Rights Watch di aver implementato nel 2018 un piano di gestione dell'acqua per proteggere le risorse idriche nelle comunità, comprese misure per controllare l'erosione dalle sue operazioni minerarie. CBG ha anche affermato che sta installando e ripristinando pozzi d'acqua nei villaggi confinanti con le sue miniere e ha costruito 15 pozzi nel 2020.

In vista del rapporto 2018 di Human Rights Watch sul settore minerario della bauxite in Guinea, decine di persone, in più di 13 villaggi, hanno dichiarato a Human Rights Watch che le fonti d'acqua su cui fanno affidamento per bere, lavarsi e cucinare sono state influenzate negativamente dall'arrivo delle PMI operazioni minerarie.

“La compagnia ha tagliato i fiumi da dove prendiamo l'acqua quando hanno scavato la loro strada mineraria, senza dare alcun preavviso”, ha detto un leader della comunità di Djoumayah, un villaggio vicino alla miniera di Malapouya di SMB. [103]"Sedimenti e rocce... lavati dalla strada nella fonte d'acqua." SMB ha dichiarato a Human Rights Watch in una lettera del giugno 2021 di aver adottato un piano di gestione dell'acqua che include misure per mitigare il suo impatto sull'acqua, come il reindirizzamento dell'acqua che trasporta il deflusso dei sedimenti dai siti minerari ai bacini idrici. SMB ha anche affermato di aver costruito, negli ultimi tre anni, 87 pozzi e 10 pozzi per le comunità locali, oltre a effettuare pagamenti annuali

ai fondi di sviluppo locale per la regione di Boké, inclusi 2,1 milioni di dollari per il 2020.

Oltre all'impatto dei singoli progetti minerari, gli impatti cumulativi a lungo termine dell'attività mineraria hanno anche ripercussioni potenzialmente profonde per l'ambiente della regione di Boké. Il rapporto dell'ottobre 2020 della Banca mondiale ha osservato che "la gestione degli impatti cumulativi [nel settore minerario della Guinea] sarà inevitabilmente al di là della portata di qualsiasi investimento individuale, e quindi richiederà una pianificazione proattiva e una capacità di monitoraggio da parte del governo, che attualmente sembra essere carente."

Kounssa Bailo Barry, 30 anni, vive con la moglie nel villaggio guineano di Fassaly Foutabhé, una comunità agricola situata nel cuore della regione mineraria di bauxite di Boké. Il terreno intorno a Fassaly Foutabhé è estratto da La Compagnie des Bauxite de Guinée (CBG), che opera nell'area dal 1973.

Barry ha affermato che le operazioni di CBG hanno sempre più distrutto la terra e le fonti d'acqua del villaggio, le sue risorse più preziose. [109] Barry stima che la sua comunità abbia perso l'80% dei suoi terreni agricoli a favore dell'azienda. "Tutto di Fassaly che lo ha reso un villaggio è sparito", ha detto. "E non traiamo beneficio da ciò che l'ha causato".

Barry ha affermato che il CBG ha pagato ai membri della comunità un risarcimento per i raccolti e gli alberi che crescono sulla terra, ma niente per il valore della terra stessa. "E' come perdere la propria casa ed essere risarciti solo per i mobili all'interno", ha detto un attivista guineano per i diritti umani. CBG ha affermato di compensare le comunità quando le loro attività economiche sono colpite e di essere in procinto di rivedere il quadro e i principi di compensazione che utilizza per le acquisizioni di terreni.

Barry ha affittato un terreno da un villaggio vicino, ma stima che la sua famiglia allargata ora raccolga da 10 a 15 sacchi di arachidi all'anno, il loro principale raccolto di denaro, rispetto ai

40-80 sacchi prima delle recenti acquisizioni di terreni da parte di CBG. "Usiamo quel poco che abbiamo per il nostro consumo e per l'istruzione dei nostri figli: dobbiamo solo dare la priorità ai nostri bisogni immediati". Oltre a fornire un risarcimento adeguato, Barry vuole che il CBG aiuti le famiglie a registrare i loro diritti consueti alla terra e poi si impegnino a restituire e riabilitare le terre alle famiglie dopo che le hanno utilizzate.

Barry ha detto che CBG ha messo da parte la terra a Fassaly Foutabhé per aiutare i membri della comunità a piantare ortaggi, ma Barry ha detto che la terra è scarsamente irrigata e sostituisce solo una frazione della terra persa per l'estrazione mineraria. CBG, in una lettera del maggio 2021, ha affermato di aver avviato un processo di ripristino dei mezzi di sussistenza a Fassaly Foutabhé di cui beneficiavano 98 persone e di aver investito in terreni, infrastrutture e materiali per sostenere i mezzi di sussistenza locali.

L'estrazione di bauxite ha anche influito sull'accesso all'acqua di Fassaly Foutabhé. Dal 2017, Barry ha affermato che le sorgenti naturali che il villaggio utilizza per l'acqua potabile e l'irrigazione hanno iniziato a prosciugarsi. CBG ha dichiarato nella sua lettera del maggio 2021 che stava installando e ripristinando pozzi nei villaggi confinanti con le sue miniere e aveva perforato undici pozzi per sostenere l'agricoltura e l'allevamento di animali a Fassaly Foutabhé e in un villaggio vicino. "Abbiamo bisogno di acqua potabile pulita", ha detto Barry. "Ma il CBG deve anche trovare una soluzione più permanente ai danni alle nostre sorgenti e ai nostri corsi d'acqua, perché ne avremo bisogno finché il villaggio sarà presente".

Barry è incoraggiato dal fatto che CBG abbia accettato di avviare una mediazione con 13 comunità, tra cui Fassaly Foutabhé. "Speriamo che CBG rispetti i suoi impegni con le comunità che ha tormentato per così tanto tempo", ha affermato. Ma Barry ha anche affermato che è importante che le aziende che acquistano bauxite dalla Guinea siano più consapevoli dell'impatto delle attività minerarie sui diritti umani.

"Se le compagnie minerarie possono calpestare i diritti delle comunità per ottenere la bauxite, è perché hanno acquirenti che consentono loro di farlo", ha detto.

Il governo della Guinea, pur consapevole dei danni che l'attività mineraria può causare, non ha fatto abbastanza per richiedere alle compagnie minerarie di rispettare rigorosi standard ambientali e sui diritti umani. Nel caso di SMB, ad esempio, il rapporto 2018 di Human Rights Watch ha concluso che il consorzio ha ricevuto permessi minerari nel 2015 nonostante avesse presentato valutazioni di impatto ambientale e sociale che non valutavano adeguatamente gli impatti del progetto e come mitigarli. SMB ha dichiarato nel 2018 di aver incaricato una società di consulenza internazionale di condurre nuove ESIA e ideare un nuovo piano di gestione sociale ambientale (ESMP) per i suoi siti minerari. SMB ha anche affermato nel 2018 che "non appena questo studio... sarà disponibile sarà condiviso" e ha affermato che sarebbe stato disponibile sul suo sito web. Queste ESIA, se condotte in modo appropriato, avrebbero dovuto considerare gli impatti delle operazioni delle PMI sulle comunità locali nella regione di Boké dal 2015 in poi e fornire raccomandazioni su come affrontarli.

SMB ha dichiarato a Human Rights Watch nel giugno 2021 che l'ESIA e l'ESMP rivisti sono stati completati dalla società di consulenza internazionale e approvati dal governo guineano nel giugno 2020. Il consorzio, tuttavia, non ha ancora pubblicato nessuno dei due documenti. Invece, SMB ha affermato che Human Rights Watch dovrebbe contattare un'agenzia del ministero dell'ambiente della Guinea per una copia. Human Rights Watch ha contattato l'agenzia in questione e l'agenzia ha affermato di non aver esaminato un ESIA o ESMP aggiornato per le PMI, che secondo lei non richiedono l'approvazione del governo. Human Rights Watch ha scritto nuovamente a SMB chiedendo una copia degli studi, ma non ha ricevuto risposta. CBG, al contrario, pubblica tutte le sue valutazioni di impatto ambientale e sociale sul proprio sito Web e conduce e pubblica anche audit annuali delle pratiche ambientali, sociali e di governance.

Il rapporto 2018 di Human Rights Watch ha identificato una serie di fattori alla base dell'incapacità del governo guineano di garantire adeguatamente che le società minerarie soddisfino rigorosi standard ambientali e sociali, tra cui la mancanza di risorse adeguate nelle agenzie che forniscono la supervisione delle società minerarie e l'attenzione del governo sulla crescita del settore minerario rapidamente invece di dare priorità alle tutele ambientali e sociali. Ma ci sono anche altri fattori potenzialmente in gioco: un rapporto del 2018 commissionato da Drive Sustainability e Responsible Minerals Initiative, un gruppo di 360 aziende che promuove l'approvvigionamento responsabile, ha classificato lo stato di diritto della Guinea come "molto debole" e il suo esperienza di corruzione come "molto alta".

Il Natural Resource Governance Institute, una ONG, nel giugno 2021 ha pubblicato un capitolo aggiornato della Guinea per il suo Resource Governance Index, che valuta come i paesi governano la loro ricchezza mineraria. La Guinea ha ottenuto punteggi relativamente alti in diverse aree, inclusa la gestione delle entrate minerarie (punteggio "soddisfacente") e le condizioni per stabilire e realizzare attività minerarie ("buono"), ma ha continuato a ricevere voti bassi per il controllo della corruzione ("scarso") e Stato di diritto ("fallimento").

In una lettera del giugno 2021 a Human Rights Watch, il ministero delle Miniere della Guinea ha dichiarato che il governo "lavora instancabilmente per lo sviluppo minerario sostenibile" e "sta mettendo in atto tutto per garantire il rispetto delle leggi minerarie e ambientali". La lettera del ministero descriveva anche un lungo elenco di riforme attuate per rafforzare la supervisione del governo sul settore minerario e osservava che il governo nel giugno 2021 ha negoziato e firmato un nuovo progetto della Banca mondiale da 65 milioni di dollari per rafforzare ulteriormente la sua gestione delle risorse naturali e l'ambiente.

L'ulteriore urgenza di affrontare i diritti umani e le questioni ambientali nel settore dell'alluminio in Guinea deriva dalla prospettiva di una significativa espansione nella raffinazione

dell'allumina, con circa otto società minerarie di bauxite che pianificano di installare raffinerie di allumina in Guinea. Il ministero minerario della Guinea ha affermato in una lettera del giugno 2021 a Human Rights Watch che la lavorazione della bauxite all'interno del paese "oltre a creare più valore, faciliterà lo sviluppo di un'economia di servizi che soppianderà un'economia basata sull'estrazione".

Le nuove raffinerie di allumina, tuttavia, rischiano anche di aumentare i diritti umani e l'onere ambientale che il settore minerario della Guinea impone alle comunità. Una valutazione dell'impatto ambientale e sociale (ESIA) del febbraio 2021 per una raffineria pianificata per PMI nella regione di Boké, ad esempio, afferma che la raffineria produrrà l'elettricità necessaria per convertire la bauxite in allumina utilizzando un generatore fornito dal carbone cinese. Anche con gli sforzi per limitare le emissioni, i generatori di carbone producono inquinanti, come anidride solforosa e ossidi di azoto, legati ad asma, cancro, malattie cardiache e polmonari e problemi neurologici, mentre emettono anche grandi quantità di anidride carbonica che contribuiscono alla il riscaldamento globale.

SMB ha dichiarato a Human Rights Watch in una lettera del giugno 2021 che il governo guineano aveva approvato l'ESIA per la raffineria, ma che la società sta ancora valutando potenziali fonti di energia. Il ministero delle Miniere guineano ha affermato in una lettera del giugno 2021 che "l'amministrazione presta particolare attenzione alle ripercussioni legate al fabbisogno energetico della raffineria e ai mezzi previsti per realizzarle, in particolare le misure messe in atto per il controllo delle emissioni di polvere, fumo e gas e migliorare la qualità dell'aria".

Prima della pubblicazione di questo rapporto, Human Rights Watch ha chiesto al ministero minerario guineano, SMB e CBG quale ruolo possono svolgere le aziende automobilistiche e l'industria dell'alluminio in modo più ampio nel rafforzare il rispetto dei diritti umani nel settore minerario. Il ministero minerario della Guinea ha affermato che "rimane aperto e pronto a esaminare qualsiasi iniziativa o misura di

accompagnamento adattata al contesto di un paese che potrebbe garantire l'evoluzione e il miglioramento delle pratiche nel settore minerario". SMB ha affermato che "i consumatori industriali di alluminio, e l'industria automobilistica in particolare, possono svolgere un ruolo determinante nel migliorare gli standard ambientali e sociali nelle catene di approvvigionamento dell'alluminio". CBG ha affermato che "crede nei ruoli di advocacy, call to action, approvvigionamento, certificazione e audit delle varie parti interessate, tra cui la società civile, le ONG e le aziende di produzione e lavorazione della bauxite, i consumatori industriali di alluminio e i governi, per promuovere onestà, trasparenza, e discussioni in buona fede su questioni ambientali, sociali e dei diritti umani nel settore dello sviluppo della bauxite".

Poiché l'industria della bauxite della Guinea svolge un ruolo sempre più centrale nelle catene di approvvigionamento globali, le case automobilistiche, attraverso l'impegno con i loro fornitori e le società minerarie da cui provengono, dovrebbero lavorare per garantire che le comunità guineane beneficino e non siano danneggiate dall'alluminio produzione.

Ai sensi dei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, le aziende hanno la responsabilità di mettere in atto processi di due diligence sui diritti umani per identificare, prevenire, mitigare e porre rimedio alle violazioni dei diritti umani lungo tutta la loro catena di approvvigionamento. Le imprese le cui operazioni o prodotti sono direttamente collegati a impatti negativi sui diritti umani, anche attraverso le loro catene di approvvigionamento, dovrebbero intraprendere azioni appropriate, compreso l'uso della loro leva per affrontare i danni. Le aziende devono garantire il rispetto dei diritti umani nelle loro operazioni anche quando un governo nazionale non dispone del quadro normativo necessario o non è in grado o non vuole proteggere i diritti umani.

Al di là dei principi guida delle Nazioni Unite, la maggior parte delle case automobilistiche esaminate in questo rapporto ha assunto i propri impegni in materia di due diligence sui diritti umani. Nell'ambito dell'iniziativa Drive Sustainability, 11



principali produttori di automobili, tra cui BMW, Daimler, Ford, Toyota, Volkswagen e Volvo, nel 2017 hanno adottato i Principi guida della sostenibilità automobilistica globale, che impegnano i membri a "acquisire responsabilmente le materie prime utilizzate nei loro prodotti." Le linee guida sull'attuazione dei principi affermano che le aziende "sono tenute a condurre le due diligence per comprendere la fonte delle materie prime utilizzate nei loro prodotti" e che "le aziende dovrebbero lavorare per ridurre il rischio di potenziali violazioni dei diritti umani nelle loro operazioni e attraverso le loro relazioni commerciali identificando i rischi e ponendo rimedio a qualsiasi non conformità in modo tempestivo".

La misura in cui le case automobilistiche hanno reso operativi i loro impegni di due diligence sui diritti umani varia a seconda dell'azienda. Nel complesso, tuttavia, l'industria automobilistica deve svolgere un lavoro significativo per integrare efficacemente le due diligence sui diritti umani. Nel giugno 2020, un rapporto di Investor Advocates for Social Justice, una ONG che promuove investimenti responsabili, ha esaminato in dettaglio le politiche e le pratiche di due diligence sui diritti umani di 23 aziende del settore automobilistico. Il rapporto ha concluso che "l'industria automobilistica non riesce a dimostrare il rispetto dei diritti umani", che "i rischi più gravi per i diritti umani del settore sono nella catena di approvvigionamento" e che vi è "una trasparenza o una supervisione inadeguata della catena di approvvigionamento per monitorare anche i fornitori diretti".

Nella preparazione di questo rapporto, Human Rights Watch e Inclusive Development International hanno chiesto alle aziende automobilistiche il loro approccio generale alle due diligence sui diritti umani e il loro approccio specifico all'alluminio. Molte delle case automobilistiche contattate hanno affermato di disporre di standard pubblicamente disponibili che richiedono o incoraggiano i loro fornitori diretti a garantire il rispetto dei diritti umani e che, con vari gradi di rigore, richiedono o incoraggiano i loro fornitori a collaborare con le aziende più a monte della catena di approvvigionamento per garantire rispetto dei diritti umani.

Ma mentre l'impegno pubblico delle case automobilistiche nei confronti degli standard sui diritti umani è importante, la loro applicazione e il monitoraggio di tali standard necessitano di un rafforzamento significativo. Nella sua relazione sulle pratiche di due diligence sui diritti umani delle case automobilistiche, Investor Advocates for Social Justice ha concluso che:

Impegni esecutivi che passano da un fornitore all'altro attraverso la catena di approvvigionamento o non esistono o non sono monitorati... Poche aziende hanno solidi sistemi di gestione che consentono loro di incorporare i criteri dei diritti umani nelle funzioni aziendali come valutare i fornitori prima di stipulare contratti, incorporare risorse umane diritti nelle decisioni di acquisto e monitorare il rispetto dei criteri relativi ai diritti umani nei contratti.

I dirigenti delle case automobilistiche hanno affermato che monitorare la condotta dei fornitori, compresi i loro sforzi per approvvigionarsi in modo responsabile, è una sfida enorme quando le aziende automobilistiche hanno migliaia di fornitori diretti, ciascuno con le proprie catene di approvvigionamento a volte complesse.

Le case automobilistiche hanno quindi spesso scelto di concentrare i propri sforzi di due diligence della catena di approvvigionamento su determinate materie prime prioritarie. In alcuni casi, la decisione su quali materiali dare la priorità è guidata da requisiti normativi, come l'obbligo previsto dal diritto degli Stati Uniti e dell'Unione europea di condurre una due diligence sui diritti umani su oro, stagno, tungsteno e tantalio. In altri casi, le case automobilistiche hanno condotto una propria valutazione su cosa concentrarsi, sulla base di fattori come il rischio di violazioni dei diritti umani, il rischio reputazionale, la quantità di materiale reperito dall'azienda e l'influenza che l'azienda potrebbe avere modificare la condotta dei propri fornitori.

Questo approccio ha portato molte case automobilistiche a dare la priorità ad alcuni minerali critici per i veicoli elettrici, come il cobalto necessario per le batterie elettriche. La diffusa segnalazione da parte di gruppi per i diritti umani del lavoro minorile e di altri abusi dei diritti umani nelle comunità minerarie di cobalto nella Repubblica Democratica del Congo, che hanno prodotto circa il 70 per cento dell'offerta mondiale nel 2019, ha contribuito ad aumentare la consapevolezza del rischio per i diritti umani nella filiera del cobalto. Otto delle nove aziende automobilistiche che hanno risposto a Human Rights Watch e Inclusive Development International hanno affermato di aver adottato almeno alcune misure per affrontare specificamente il rischio di violazioni dei diritti umani nella loro fornitura di cobalto.

Le case automobilistiche hanno anche iniziato a dare la priorità alle due diligence sui diritti umani per altri materiali necessari per le batterie delle auto, come il litio.

Per alcune aziende, la decisione di dare priorità alla supervisione della catena di approvvigionamento dei minerali legati alle batterie elettriche è in parte guidata dalla necessità di coerenza tra veicoli ecologici e approvvigionamento responsabile. Ullrich Gereke, capo della strategia di approvvigionamento del Gruppo Volkswagen, ha dichiarato a novembre 2020 che "Per la nostra strategia di mobilità elettrica, l'approvvigionamento sostenibile e responsabile delle materie prime è della massima importanza". Il presidente di BMW Europe, Manfred Schoch, ha dichiarato nel 2019 che "La crescita dell'elettromobilità sta trasformando sempre più la catena di approvvigionamento... Quando si acquistano nuovi materiali, come il cobalto o il litio... il BMW Group [sta] lavorando intensamente per garantire condizioni di lavoro eque e rispetto dei diritti umani".

Nonostante il suo ruolo centrale nei veicoli più efficienti dal punto di vista dei consumi, l'impatto sui diritti umani dell'alluminio – e in particolare dell'estrazione di bauxite – rimane un punto cieco per l'industria automobilistica. Sebbene la conoscenza delle catene di approvvigionamento dell'alluminio

da parte delle case automobilistiche vari, nessuna delle nove aziende che hanno risposto a Human Rights Watch e Inclusive Development International aveva, prima di essere contattata per questo rapporto, mappato la propria catena di approvvigionamento dell'alluminio per comprendere i particolari rischi per i diritti umani al suo interno. Quando è stato chiesto, ad esempio, sui collegamenti tra le loro operazioni e CBG e SMB, le due società minerarie guineane discusse sopra, le case automobilistiche si sono rifiutate di rivelare informazioni sulle loro catene di approvvigionamento o hanno affermato che attualmente non seguono le loro catene di approvvigionamento fino alla miniera livello. Solo due società, Volkswagen e Daimler, hanno riconosciuto per iscritto che potrebbero avere collegamenti con una o entrambe le miniere.

La complessità delle catene di approvvigionamento dell'alluminio è stata una delle ragioni principali citate da diverse case automobilistiche per la loro incapacità di identificare l'origine dei loro prodotti in alluminio. Volkswagen, ad esempio, ha affermato in una lettera del giugno 2021 che, "a causa dell'elevata varietà e del numero di parti nei nostri veicoli che utilizzano alluminio, un processo per tracciare e rintracciare tutto il materiale fino al livello minerario e avere cento la trasparenza percentuale per tutte le parti in alluminio non è attualmente possibile." BMW ha affermato che "a causa dell'elevata complessità della catena di approvvigionamento, attualmente non è possibile una tracciabilità completa fino al livello della miniera o della raffineria". Daimler ha affermato che "attraverso [scambi] con i nostri fornitori [di alluminio] ci siamo resi conto che molti non dispongono ancora di sistemi di tracciabilità adeguati per effettuare il collegamento al sito minerario". BMW, Daimler e Ford hanno anche affermato che anche considerazioni di riservatezza con i fornitori o tra fornitori e subfornitori hanno impedito l'accesso alla piena tracciabilità a livello di miniera.

Diverse case automobilistiche hanno riconosciuto, tuttavia, la necessità di maggiori sforzi per comprendere le catene di approvvigionamento dell'alluminio e i rischi per i diritti umani al loro interno. Volvo, ad esempio, ha affermato in una lettera del

dicembre 2020 che "Abbiamo dato la priorità alle materie prime da una prospettiva di approvvigionamento responsabile. L'alluminio/bauxite è uno dei materiali che abbiamo deciso che necessita di ulteriori indagini e valutazioni dei potenziali rischi e impatti". Almeno un produttore di automobili ha affermato che la complessità delle catene di approvvigionamento dell'alluminio non dovrebbe necessariamente essere un ostacolo a una maggiore due diligence sui diritti umani, osservando che anche se le aziende automobilistiche non hanno catene di approvvigionamento completamente tracciabili a breve termine, possono comunque funzionare con i propri fornitori per identificare e affrontare i "punti critici" in cui vi sono rischi significativi di violazioni dei diritti umani.

Sebbene l'industria automobilistica nel suo complesso abbia compiuto sforzi limitati per procurarsi l'alluminio in modo responsabile, diverse case automobilistiche, BMW, Daimler e Audi, che guidano le attività di approvvigionamento di alluminio del Gruppo Volkswagen, hanno aderito all'Aluminium Stewardship Initiative (ASI), una certificazione guidata dal settore schema che mira a "riconoscere e promuovere in modo collaborativo la produzione, l'approvvigionamento e la gestione responsabili dell'alluminio". A livello globale, una maggiore attenzione all'approvvigionamento responsabile e alle due diligence sui diritti umani ha contribuito all'emergere di una serie di schemi di certificazione, come l'ASI, che sono istituiti da iniziative multistakeholder (MSI) o associazioni di settore per controllare le miniere e altri impianti contro uno standard concordato.

L'ASI, costituita nel 2015, conta più di 150 membri, tra cui società minerarie, raffinerie, utilizzatori industriali di alluminio e gruppi della società civile. L'ASI ha sviluppato uno Standard di prestazione, che include fattori sociali, diritti umani e ambientali, rispetto al quale qualsiasi attore nella catena di fornitura dell'alluminio, sia esso un'attività mineraria, un impianto di lavorazione o un impianto di produzione, può richiedere la certificazione. Le aziende possono aderire all'ASI a condizione che si impegnino a certificare almeno una delle loro strutture (un sito o locali controllati dall'azienda, non

necessariamente un sito minerario) rispetto al Performance Standard entro due anni dall'adesione, con certificazione che richiede audit di parte sulla conformità della struttura. L'ASI ha inoltre sviluppato uno standard di "Catena di custodia" che le aziende possono utilizzare per dimostrare che un prodotto in alluminio per uso finale è stato realizzato da miniere, raffinerie, fonderie e produttori che rispettano tutti lo standard di prestazione dell'ASI.

ASI aveva entro giugno 2021 certificato 92 strutture rispetto al suo Performance Standard in più di 40 paesi. Nel 2019, il 7% della bauxite globale è stato estratto da strutture certificate secondo lo standard della catena di custodia dell'ASI, così come circa il 4% dell'allumina globale e poco più dell'1% dei lingotti di alluminio. L'ASI ha affermato che la sua analisi preliminare ha mostrato che il 16% della bauxite prodotta a livello globale nel 2020 è stata certificata secondo lo standard della catena di custodia dell'ASI, che ha affermato che rappresentava "una crescita anno su anno molto forte". L'ASI ha anche affermato che i suoi dati hanno mostrato che globalmente l'11% delle miniere di bauxite operative, l'11% delle raffinerie di allumina e il 20% delle fonderie di allumina sono attualmente certificati ASI Performance Standard.

Volkswagen, BMW e Daimler hanno dichiarato a Human Rights Watch e Inclusive Development International che stanno incoraggiando miniere, raffinerie e fonderie ad aderire all'ASI e ad espandere la quantità di alluminio certificato prodotto in tutto il mondo. Volkswagen, ad esempio, ha affermato in una lettera del giugno 2021 che "Il nostro obiettivo è aumentare la quota di materiali certificati nel nostro portafoglio.... Riteniamo che la quota crescente di alluminio certificato nel mercato, comprese le operazioni minerarie certificate, sia il modo giusto per istituire catene di approvvigionamento più sostenibili". Volkswagen ha affermato che uno dei suoi marchi richiede la certificazione ASI per alcuni componenti in alluminio nella sua catena di approvvigionamento. Daimler ha anche affermato di aver reso l'ASI un requisito di approvvigionamento per tutti i futuri approvvigionamenti per "tutti i fornitori di alluminio primario ai

nostri impianti di stampaggio e fonderie in Europa" e che, "inviando un chiaro segnale di domanda, intendiamo sostenere il mainstreaming di ASI in il mercato."

I processi di certificazione possono aiutare le aziende automobilistiche ad approvvigionarsi in modo responsabile chiarendo e definendo gli standard del settore e fornendo ai produttori di automobili informazioni sulla conformità a tali standard presso miniere, raffinerie e fonderie nella loro catena di approvvigionamento. La partecipazione a schemi di certificazione, tuttavia, non è sufficiente per assolvere alle responsabilità delle aziende di rilevare violazioni dei diritti umani e fornire rimedi alle vittime di abusi aziendali. È stato riscontrato che gli audit di terze parti, un elemento chiave della certificazione, presentano gravi limitazioni, inclusi potenziali conflitti di interesse, mancanza di competenze in materia di diritti umani tra i revisori e consultazioni inadeguate con le comunità interessate. Gli sforzi delle case automobilistiche per procurarsi alluminio certificato dovrebbe essere solo una parte di un più ampio processo di due diligence che include mappatura della catena di approvvigionamento, analisi dei rischi, misure di mitigazione, verifica, meccanismi di reclamo, rendicontazione pubblica e coinvolgimento diretto con miniere, raffinerie e fonderie implicate o a rischio di, violazioni dei diritti umani.

Le diverse caratteristiche degli schemi di certificazione significano anche che variano nella loro efficacia nel promuovere i diritti umani. Nel caso dell'ASI, nonostante i suoi potenziali vantaggi, l'iniziativa presenta anche dei limiti significativi. Il consiglio di amministrazione di ASI non ha pari partecipazione e diritti di voto per le comunità interessate e i gruppi della società civile rispetto ai rappresentanti dell'industria a valle ea monte, anche se consente la partecipazione e il contributo di attori non industriali. MSI Integrity, una ONG, ha rilevato in un rapporto del luglio 2020 che laddove gli MSI hanno una rappresentanza minoritaria di gruppi della società civile o titolari di diritti nei loro organi di governo, esacerba la loro tendenza a evitare cambiamenti significativi ai loro standard o sistemi di supervisione, in particolare le riforme che

rafforzerebbero tutela dei diritti umani per le comunità e impongono ulteriori obblighi in materia di diritti umani alle aziende.

Fiona Solomon, amministratore delegato (CEO) dell'ASI, ha dichiarato in una lettera del luglio 2021 a Human Rights Watch e Inclusive Development International che il consiglio di amministrazione dell'ASI è responsabile della corporate governance dell'iniziativa, ma ha sottolineato che il comitato per gli standard dell'ASI, che include la pari rappresentanza di dell'industria e della società civile/gruppi comunitari, è responsabile della formulazione degli standard dell'iniziativa e dei processi di verifica. Il consiglio di amministrazione dell'ASI adotta gli standard una volta che sono stati formulati dal comitato per gli standard, sebbene la supervisione del consiglio si limiti a valutare se il comitato ha seguito il giusto processo e "riesame dei rischi materiali". L'ASI ha anche un Forum consultivo dei popoli indigeni (IPAF), composto da gruppi indigeni, comunità e società civile interessati dal settore dell'alluminio, che funge da "piattaforma di dialogo e impegno tra l'ASI e i rappresentanti dei popoli indigeni". [186] Il Comitato per gli standard dell'ASI comprende almeno due membri di IPAF.

Il Comitato Standard è attualmente in fase di revisione degli standard dell'ASI e Human Rights Watch e Inclusive Development International hanno scritto al Segretariato dell'ASI nell'aprile 2021 per fornire commenti sulle revisioni proposte dall'ASI. Le questioni chiave sollevate nella lettera includevano la necessità di maggiori protezioni per le comunità che perdono terra a causa dell'estrazione mineraria, in particolare quelle con diritti fondiari consuetudinari, e la necessità che gli standard esprimano più chiaramente il diritto delle comunità a partecipare e beneficiare di, sfruttamento delle risorse naturali.

La lettera ha elogiato la decisione dell'ASI di integrare nella norma un requisito di due diligence della catena di approvvigionamento, in linea con le Linee guida dell'OCSE sul dovere di diligenza per catene di approvvigionamento



responsabili di minerali provenienti da aree di conflitto e ad alto rischio, ma ha anche sottolineato che gli standard ASI dovrebbero richiedere alle aziende di condurre la due diligence per l'intera gamma di violazioni dei diritti umani nelle loro catene di approvvigionamento, sia che si verifichino in aree di conflitto e ad alto rischio o in altro modo. Gli standard riveduti dell'ASI includono un linguaggio rafforzato sulla gestione delle emissioni di gas serra nelle fonderie di alluminio, compresa la richiesta ai membri di ridurre il volume di emissioni per tonnellata di alluminio prodotta e l'obbligo di fissare obiettivi assoluti di riduzione delle emissioni in linea con l'obiettivo più ambizioso dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici per mantenere il riscaldamento globale al di sotto di 1,5 gradi Celsius.

Più in generale, tuttavia, i requisiti sui diritti umani nel Performance Standard dell'ASI attualmente mancano di dettagli adeguati e non suddividono le questioni chiave relative ai diritti umani in criteri specifici rispetto ai quali le politiche e le pratiche delle aziende possono essere valutate. La sezione del Performance Standard riveduto dell'ASI sulle comunità di reinsediamento, ad esempio, richiede alle aziende di sviluppare un Piano d'azione per il reinsediamento per gli spostamenti fisici, in linea con gli standard IFC pertinenti, e richiede che un'azienda riesami regolarmente il piano e implementi miglioramenti per garantire che le comunità “le condizioni di vita e le opzioni generatrici di reddito sono uguali o superiori a quelle precedenti al reinsediamento”. Gli standard di reinsediamento dell'IFC sono estremamente lunghi e gli stessi reinsediamento sono molto complessi. Il Performance Standard dell'ASI non scompone lo standard IFC in criteri specifici rispetto ai quali i revisori dovrebbero valutare un piano d'azione per il reinsediamento o valutare gli sforzi delle aziende per garantire che le condizioni di vita delle comunità siano mantenute o migliorate.

La mancanza di dettagli nel Performance Standard di ASI può essere contrastata con i requisiti più specifici in uno standard sviluppato dall'Iniziativa per Responsible Mining Assurance (IRMA), uno schema di certificazione del settore

minerario i cui membri includono BMW, Ford e Daimler. Lo standard di IRMA si concentra solo sulle operazioni delle società minerarie, non sulle strutture più a valle della catena di approvvigionamento, sebbene IRMA stia sviluppando uno standard di elaborazione che si applichi a fonderie e raffinerie. Lo standard dell'IRMA, che finora non è stato adottato da nessuna miniera di bauxite ma lo è stato da miniere di altri settori minerari, suddivide ciascuno dei suoi elementi chiave in criteri dettagliati rispetto ai quali le miniere dovrebbero essere valutate. La sezione dell'IRMA sul reinsediamento, ad esempio, sebbene non ancora finalizzata, include 28 criteri con cui valutare le politiche e le pratiche di reinsediamento di una miniera, che vanno dall'impegno della comunità durante il reinsediamento al monitoraggio e alla valutazione degli impatti del reinsediamento sulle famiglie dopo che è stato completato. Human Rights Watch è membro del consiglio di amministrazione dell'IRMA.

Oltre alla mancanza di dettagli nel suo Performance Standard, l'attuale processo di certificazione dell'ASI contiene garanzie insufficienti che gli audit di terza parte necessari per la certificazione catturino efficacemente se le aziende rispettano i diritti delle comunità locali. Ci sono, ad esempio, requisiti non sufficientemente dettagliati nello standard di garanzia dell'ASI che stabilisce quando e come gli auditor dovrebbero consultarsi con le comunità locali e le questioni su cui gli auditor dovrebbero chiedere il contributo delle comunità. La guida allo standard minerario dell'IRMA, al contrario, stabilisce "mezzi di verifica" dettagliati che descrivono quando e su quale questione i revisori dovrebbero consultare le comunità interessate o i gruppi della società civile. Il manuale di assicurazione dell'ASI manca anche di una guida adeguata su come dovrebbe essere condotta la sensibilizzazione alle comunità colpite in modo che possano impegnarsi liberamente e apertamente nel processo, quanta consultazione è necessaria con le comunità colpite e come le loro esperienze e prospettive devono essere riflesse nei rapporti di verifica. . Solomon, amministratore delegato di ASI, ha dichiarato in una lettera del luglio 2021 a Human Rights Watch che "il miglioramento delle linee guida per i revisori sulla consultazione e la sensibilizzazione alle comunità colpite viene

affrontato come parte dell'attuale revisione degli standard e attraverso lo sviluppo di nuovi moduli di formazione per auditor per il 2022”.

L'ASI attualmente pubblica una sintesi dell'audit condotto per ciascuna certificazione, ma le sintesi non includono dettagli adeguati per consentire agli stakeholder esterni, comprese le comunità locali e i gruppi della società civile, di indagare sulla qualità dell'audit e garantire che un'azienda affronti le carenze che identifica. La mancanza di dettagli nelle relazioni di sintesi degli audit è in parte il risultato della mancanza di criteri dettagliati per la valutazione nel Performance Standard dell'ASI. Ma gli audit di sintesi forniscono anche poche informazioni sul perché un'azienda è o non è conforme ai criteri del Performance Standard, limitando spesso la loro analisi a poche brevi frasi. Solomon, CEO di ASI, ha affermato che "i revisori preparano le dichiarazioni di sintesi e sono tenuti a dare al lettore un'idea chiara di come sono giunti alla conclusione di conformità o non conformità (maggiore o minore)". Contrariamente all'ASI, i due rapporti di audit riassuntivi pubblicati dall'IRMA finora forniscono spiegazioni chiare sul motivo per cui un'azienda ha soddisfatto o ha soddisfatto parzialmente i criteri dettagliati dello standard. Le relazioni di sintesi degli audit dell'IRMA, tuttavia, non includono alcuna descrizione esplicativa in cui si ritiene che un'azienda non soddisfi un criterio IRMA specifico.

L'ASI dispone di un meccanismo di reclamo a cui possono accedere le comunità che affermano che un'azienda membro o una struttura certificata è implicata in violazioni dei diritti umani. I processi di assicurazione e di reclamo dell'ASI creano percorsi per un'azienda associata implicata in gravi violazioni dei diritti umani per essere espulsa dall'iniziativa, ma non lo richiedono. Solomon, CEO di ASI, ha affermato che se un'azienda membro fosse implicata in gravi violazioni dei diritti umani, "sarebbe necessario un piano di azioni correttive (azione correttiva) con scadenza temporale... e altre conseguenze (perdita di appartenenza e/o certificazione) può anche applicarsi”.

Nonostante i limiti della certificazione, l'uso di schemi come l'ASI da parte di diverse case automobilistiche suggerisce che la certificazione rimarrà una strategia chiave per il futuro del settore. Anche altre case automobilistiche hanno suggerito che presto si uniranno ai meccanismi di certificazione, con Volvo che ha dichiarato nel maggio 2021 che "Stiamo attualmente rivedendo i diversi standard disponibili con l'ambizione di impegnarci in uno o più di essi nel prossimo futuro". Volvo ha anche affermato che per gli appalti futuri sarebbe necessario che l'intera catena di approvvigionamento dell'alluminio dei fornitori "sia verificata da una terza parte per garantire pratiche di approvvigionamento minerario responsabile di ciascun attore".

Se la certificazione deve rimanere uno strumento chiave per le due diligence sui diritti umani, le case automobilistiche dovrebbero usare la loro influenza per garantire che i sistemi di certificazione soddisfino i più elevati standard disponibili sui diritti umani e sviluppare meccanismi trasparenti e credibili per verificare la condotta delle aziende rispetto a tali standard.

I membri dell'ASI, tra cui BMW e Daimler, si sono finora impegnati a rimanere e ad utilizzare l'ASI, spingendo l'iniziativa a migliorare, anche attraverso il processo di revisione degli standard in corso. Sia BMW che Daimler hanno affermato di sperare che l'ASI si allineasse più strettamente agli standard e al processo di verifica dell'IRMA, con BMW che descrive l'IRMA come un "punto di riferimento per il processo di revisione dello standard ASI". Daimler ha dichiarato in una lettera del maggio 2021 che "Stiamo discutendo con entrambe le iniziative di certificazione (ASI e IRMA) per lavorare verso un approccio trasparente comune al riconoscimento reciproco o all'interoperabilità". Solomon, CEO di ASI, ha dichiarato nel luglio 2021 che "IRMA e una serie di altri standard sono stati rivisti come parte dell'attuale revisione degli standard. Spetta in ultima analisi al comitato per gli standard multi-stakeholder di ASI, informato da processi di consultazione pubblica, determinare il contenuto degli standard ASI, tenendo conto della natura e della rilevanza delle questioni di sostenibilità per la catena del valore dell'alluminio".

L'aumento della domanda da parte delle case automobilistiche di alluminio certificato spingerà probabilmente più società minerarie ad aderire a schemi di certificazione. CBG, una delle due società minerarie guineane che ha discusso in dettaglio questo rapporto, ha dichiarato in una lettera del maggio 2021 a Human Rights Watch di aver aderito all'ASI. Dato il processo di mediazione in corso tra CBG e le comunità interessate dalle loro operazioni, gli sforzi di CBG per ottenere la certificazione ASI saranno un test critico non solo della volontà dell'azienda di affrontare e porre rimedio agli impatti attuali e passati delle sue operazioni sulle comunità, ma anche del livello di rigore e trasparenza del processo di certificazione dell'ASI. Il CBG dovrebbe, in particolare, essere tenuto a porre rimedio alle violazioni del passato relative ai diritti alla terra delle comunità e all'accesso all'acqua in modo coerente con gli standard dell'ASI su tali questioni. Gli standard dell'ASI richiedono rimedi per gli impatti negativi sui diritti umani, ma dovrebbero richiedere più esplicitamente piani di azione correttivi per violazioni dei diritti umani esistenti e in corso per rendere una struttura conforme agli standard dell'ASI e ai loro obiettivi.

SMB, l'altra operazione mineraria guineana discussa in questo rapporto, ha affermato in una lettera del giugno 2021 a Human Rights Watch che gli schemi di certificazione e gli audit indipendenti di cui hanno bisogno possono svolgere un ruolo nel consolidamento delle migliori pratiche nel settore. SMB ha affermato, tuttavia, di essersi impegnata ad applicare gli standard stabiliti da organizzazioni internazionali "più riconosciute", come l'IFC e la Banca mondiale. SMB ha affermato che l'incarico da parte del consorzio di audit indipendenti sulla loro conformità a questi standard internazionali, come la valutazione dell'impatto ambientale e sociale rivista commissionata da SMB nel 2018, è stata "un'importante garanzia di trasparenza nelle industrie estrattive". Gli audit delle PMI, tuttavia, mancano di molte delle garanzie inerenti agli schemi di certificazione, indipendentemente dai limiti di tali schemi. Gli audit di SMB, ad esempio, non sono condotti da revisori accreditati da

un'iniziativa di certificazione, non sono tenuti a seguire la metodologia stabilita dall'iniziativa e non valutano sistematicamente SMB rispetto agli standard dell'iniziativa. Inoltre, SMB non ha pubblicato nemmeno versioni sommarie dei propri audit.

La crescente importanza dell'alluminio per l'industria automobilistica rende essenziale per le aziende automobilistiche affrontare l'impatto sui diritti umani della produzione di alluminio. Gli sforzi limitati delle case automobilistiche per procurarsi l'alluminio in modo responsabile finora si sono concentrati su schemi di certificazione, come l'Aluminium Stewardship Initiative, che forniscono la supervisione di terze parti su miniere, raffinerie e fonderie. Come discusso in precedenza, tuttavia, l'approvvigionamento di alluminio certificato dovrebbe essere solo una parte di un più ampio processo di due diligence che include la mappatura e la divulgazione della catena di approvvigionamento, l'analisi dei rischi, i meccanismi di reclamo e l'impegno diretto con miniere, raffinerie e fonderie implicate in violazioni dei diritti umani.

Alcune case automobilistiche hanno già iniziato a fare questi passi. Le case automobilistiche, sia individualmente che collettivamente, hanno iniziato a mappare le loro catene di approvvigionamento di alluminio e ad analizzare i rischi per i diritti umani al loro interno. Drive Sustainability, una coalizione di 11 case automobilistiche, nel maggio 2021 ha avviato un progetto per valutare i rischi per i diritti umani inerenti alle catene di approvvigionamento dell'alluminio e quelli di altre nove materie prime, che secondo il parere potrebbero presagire un'azione collettiva per innalzare gli standard nelle catene di approvvigionamento automobilistiche. Volvo ha dichiarato in una lettera del maggio 2021 di aver iniziato a mappare le sue catene di approvvigionamento di alluminio e ora richiederebbe ai fornitori di alluminio di stabilire una "tracciabilità completa del materiale" in tutta la sua catena di approvvigionamento.

Anche le case automobilistiche, tra cui Audi/Volkswagen, BMW, Daimler, Renault e Volvo, hanno avviato un dialogo con i loro fornitori sui rischi per i diritti umani nell'industria

dell'alluminio. Daimler ha dichiarato in una lettera del maggio 2021 di aver "condotto un dialogo con tutti i suoi fornitori diretti di alluminio, un processore mid-stream e tre società minerarie" per discutere su come affrontare i rischi legati all'estrazione della bauxite. Norsk Hydro, un importante fornitore di componenti in alluminio per l'industria automobilistica, nel dicembre 2020 ha inviato una lettera a CBG, copiando Daimler, Audi, BMW e Groupe PSA, esprimendo sostegno per la mediazione in corso con le comunità in Guinea. Norsk Hydro ha dichiarato a Human Rights Watch in una lettera del giugno 2021 che "sono stati contattati da diversi clienti dell'industria automobilistica in merito al nostro approvvigionamento di bauxite e ritengono che questo maggiore interesse per i diritti umani sia uno sviluppo positivo".

Infine, le case automobilistiche hanno già iniziato a coinvolgere l'industria dell'alluminio per promuovere un maggiore rispetto dei diritti umani. Nel gennaio 2021, i rappresentanti di Drive Sustainability hanno scritto a The Aluminium Association, un'associazione di dozzine di aziende impegnate nella produzione e vendita di prodotti in alluminio, per sollecitare informazioni sugli sforzi di due diligence sui diritti umani dei membri, sottolineando la loro preoccupazione per i rischi nelle miniere della Guinea settore, ed esprimere sostegno al processo di mediazione in corso tra CBG e le comunità colpite. Diverse case automobilistiche, tra cui Volkswagen, hanno contattato direttamente CBG, così come i suoi comproprietari, Alcoa, Dadco e Rio Tinto, per chiedere loro di partecipare in modo costruttivo alla mediazione. BMW ha anche affermato pubblicamente che se l'estrazione di bauxite avviene nella foresta Atewa del Ghana in violazione degli obblighi del Ghana ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sulla diversità biologica e dell'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, BMW non accetterà l'alluminio nella sua catena di approvvigionamento proveniente dalla foresta.

I passi positivi che le case automobilistiche hanno intrapreso finora dovrebbero essere solo l'inizio di uno sforzo più ampio

per affrontare gli impatti sui diritti umani della produzione di alluminio.

Le case automobilistiche dovrebbero iniziare garantendo che i diritti umani vincolanti e gli standard ambientali siano integrati nei contratti di approvvigionamento con i fornitori diretti. I contratti dovrebbero anche richiedere ai fornitori di imporre gli stessi requisiti in tutta la catena di approvvigionamento a livello di miniera. I diritti umani e gli standard ambientali nei contratti con i fornitori dovrebbero essere requisiti legali applicabili con rimedi disponibili per le violazioni. I rimedi dovrebbero includere l'adozione da parte dei fornitori di piani d'azione correttivi con scadenza temporale per le violazioni dei diritti umani e, in caso di violazione continua, la risoluzione dei rapporti di appalto.

I produttori di automobili, tuttavia, non possono fare affidamento solo sui loro fornitori per far rispettare i diritti umani e gli standard ambientali. Le aziende dovrebbero mappare le loro catene di approvvigionamento dell'alluminio per capire da dove si riforniscono e i principali rischi per i diritti umani. Le case automobilistiche dovrebbero anche lavorare collettivamente per condividere informazioni sulle catene di approvvigionamento dell'alluminio e sui rischi al loro interno.

Le case automobilistiche dovrebbero rendere pubbliche le informazioni sulle loro catene di approvvigionamento di alluminio, comprese le miniere, le raffinerie e le fonderie da cui provengono. L'esperienza di altri settori, come l'industria dell'abbigliamento, suggerisce che la trasparenza della catena di approvvigionamento è un potente strumento per promuovere i diritti umani, promuovere pratiche commerciali etiche e creare fiducia tra le parti interessate delle aziende. La pubblicazione dei nomi di miniere, raffinerie e fonderie consente alle comunità e ai difensori dei diritti umani di allertare le case automobilistiche sugli abusi dei diritti umani.

Dopo aver mappato e divulgato le proprie catene di approvvigionamento dell'alluminio, le case automobilistiche dovrebbero valutare regolarmente i rischi per i diritti umani,



anche a livello di estrazione della bauxite, raffinazione e fusione dell'allumina. La valutazione del rischio dovrebbe essere condotta attraverso audit di terze parti presso miniere, raffinerie o fonderie problematiche, nonché attraverso il dialogo con le ONG e i gruppi della società civile. Gli audit dovrebbero essere commissionati dalle stesse case automobilistiche, o dai loro fornitori di primo livello, e non dalla società mineraria, al fine di evitare conflitti di interesse. I contratti di audit dovrebbero richiedere il coinvolgimento di un'ampia sezione delle comunità interessate durante tutto il processo, dovrebbero includere salvaguardie per evitare l'intimidazione dei partecipanti e richiedere anche che le esperienze e le prospettive della comunità si riflettano nel rapporto finale dell'audit e nei risultati. I revisori dovrebbero aver dimostrato competenza in materia di diritti umani e una comprovata esperienza di integrità e indipendenza nei loro processi di revisione e rendicontazione.

I produttori di automobili dovrebbero anche condurre visite alle miniere di bauxite, alle raffinerie di allumina e alle fonderie di alluminio e incontrare le comunità colpite in questi siti. Valutazioni congiunte potrebbero essere effettuate da più case automobilistiche, ad esempio attraverso iniziative collettive come Drive Sustainability.

I produttori di automobili dovrebbero, sulla base della loro mappatura della catena di approvvigionamento e valutazione dei rischi, dare la priorità all'azione individuale e collettiva per affrontare i principali rischi per i diritti umani. Ciò dovrebbe includere l'impegno con miniere, raffinerie o fonderie implicate in violazioni dei diritti umani per aiutarli a sviluppare piani d'azione correttivi vincolati e rimedi per le vittime. I piani dovrebbero affrontare qualsiasi questione relativa ai diritti umani identificata attraverso un processo di audit o da comunità o gruppi della società civile. I piani di azione correttiva dovrebbero includere fasi per il monitoraggio dell'attuazione da parte delle case automobilistiche, anche attraverso un dialogo di consultazione continuo con le comunità interessate e i gruppi della società civile. Laddove miniere, raffinerie o fonderie non intraprendano azioni correttive adeguate per un periodo di tempo ragionevole, le case automobilistiche dovrebbero

rifiutare le parti in alluminio provenienti dall'impianto in questione e richiedere ai propri fornitori di interrompere i rapporti di approvvigionamento con l'impianto.

L'industria automobilistica dovrebbe anche prendere in considerazione un'azione collettiva per affrontare i rischi per i diritti umani comuni all'estrazione di bauxite, alla raffinazione dell'allumina o alla produzione di alluminio in un determinato paese o regione. Ci sono esempi di case automobilistiche che lavorano insieme ad altre parti interessate, inclusi gruppi della società civile, per finanziare e creare programmi di sviluppo per rafforzare la governance nei settori minerari con significativi rischi per i diritti umani, anche per l'estrazione del litio nella regione cilena del Salar de Atacama e nella Repubblica Democratica dell'industria del cobalto del Congo. L'industria automobilistica dovrebbe considerare se iniziative simili, che potrebbero includere uno sforzo per verificare più società minerarie nella regione per confrontare le pratiche e identificare aree comuni per il miglioramento, sarebbero efficaci in contesti, come la Guinea, dove ci sono significativi diritti umani e preoccupazioni ambientali nell'industria dell'alluminio.

Oltre ad adottare misure proattive per affrontare i rischi per i diritti umani nelle loro catene di approvvigionamento, le case automobilistiche dovrebbero sviluppare meccanismi di reclamo attraverso i quali le comunità colpite possono presentare denunce di violazioni dei diritti umani nelle catene di approvvigionamento dell'azienda. I meccanismi di reclamo dovrebbero essere progettati in stretta consultazione con un'ampia varietà di parti interessate, comprese le comunità interessate, i gruppi per i diritti umani e altre parti interessate; essere legittimo, accessibile ed equo; e soddisfare gli altri criteri di efficacia stabiliti nei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani. Quando le aziende sono a conoscenza di reclami riguardanti miniere di bauxite o altri impianti nella loro catena di approvvigionamento di alluminio, dovrebbero usare la loro leva impegnandosi con le aziende in questione e chiedendo loro di risolvere i reclami in modo tempestivo ed efficace o rischiano di essere escluse da futuri appalti. La pressione degli utenti industriali che alla fine acquistano

alluminio può svolgere un ruolo estremamente importante nello spingere le società minerarie a risolvere in modo costruttivo i reclami delle comunità.

Infine, i produttori di automobili dovrebbero sostenere lo sviluppo di leggi che impongano a tutti gli attori aziendali di condurre una solida due diligence sui diritti umani, anche nelle loro catene di approvvigionamento. Nonostante l'esistenza di standard volontari che incoraggiano le aziende a rispettare i diritti umani, gli abusi legati alla produzione di alluminio e ad altre forme di estrazione delle risorse naturali rimangono diffusi. In definitiva, solo le norme obbligatorie di due diligence sui diritti umani — leggi nazionali o regionali — creeranno condizioni di parità e sposteranno l'intero settore nella giusta direzione. L'industria automobilistica dovrebbe sostenere gli sforzi in corso per approvare la legislazione obbligatoria in materia di due diligence sui diritti umani, ad esempio nell'Unione europea, ma anche incoraggiare sforzi legislativi simili in altre giurisdizioni, come gli Stati Uniti, che sono ancora a una certa distanza dall'attuazione dei diritti umani dovuta leggi di diligenza.

#### Ringraziamenti:

Questo rapporto è stato studiato e scritto da Jim Wormington, ricercatore senior sui diritti ambientali e delle risorse naturali nella divisione Africa di Human Rights Watch, e Natalie Bugalski, direttore legale e politico, e Coleen Scott, associato legale e politico, presso Inclusive Development International.

Ida Sawyer, vicedirettore per l'Africa, ha curato il rapporto per Human Rights Watch. Clive Baldwin, consulente legale senior, ha fornito la revisione legale e Babatunde Olugboji, vicedirettore del programma, ha fornito la revisione programmatica per Human Rights Watch. Il rapporto è stato esaminato anche da Aruna Kashyap, Direttore associato della divisione Affari e diritti umani; Juliane Kippenberg, Direttore

Associato nella Divisione Diritti dei Bambini, Juliana Nnoku-Mewanu, Ricercatrice Senior nella Divisione Diritti delle Donne; e Felix Horne, ricercatore senior, e Luciana Tellez-Chavez, ricercatrice, nella divisione Ambiente e diritti umani, tutti di Human Rights Watch. Questo rapporto ha anche beneficiato della revisione editoriale di Aoife Croucher, associata nella divisione Africa, presso Human Rights Watch, e Birgit Schwarz,

David Pred, direttore esecutivo, ha curato il rapporto per Inclusive Development International. Mark Grimsditch, direttore del China Global Program, ha fornito una revisione programmatica per Inclusive Development International. La ricerca sulla catena di approvvigionamento è stata esaminata da Dustin Roasa, direttore della ricerca di Inclusive Development International.

Chandler Spaid, vicedirettore di Human Rights Watch, e Ifé Fatunase, direttore multimediale di Human Rights Watch, hanno prodotto e montato il video che accompagna il rapporto.

Travis Carr, coordinatore pubblicazioni/fotografia, ha fornito supporto per la selezione e l'impaginazione delle fotografie nel report. Il rapporto è stato preparato per la pubblicazione da Fitzroy Hepkins, direttore amministrativo.